

SJØASSURANDØRERNES CENTRALFORENING

1911–1936

VED

JON VISLIE



UTGITT I ANLEDNING AV FORENINGENS
25-ÅRS JUBILEUM



Direktor Harald Hougen.



Direktor Chr. Eitrem.



Direktor Erik Farup.



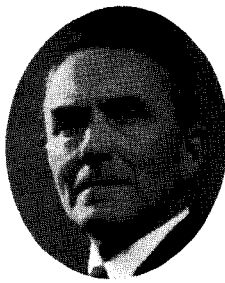
Direktor P. A. Iversen.



Direktor Ragnar Poulsson.



Direktør
Bjarne Ødegaard.



Kaptein
Chr. Steenstrup.



Direktør
Leif Liby.



Direktør
Rasmus Bakkevig.



Direktør
Gerhard C. Kallevig.



Direktør
Tord Wikborg.



Generalagent
Ole K. Røed.



Direktør
Kr. Lindqvist.



Direktør
Birger J. Høyer.



Direktør
Anders Evensen.

STYREMEDLEMMER OG VARAMENN I JUBILEUMSÅRET

INNHold

	Side
Stiftelsen	I
Organisasjon og vedtekter.....	8
Tariffarbeidet:	
Kristianiatariffen	19
Andre kaskotariffer	33
Vare- og frakttariffer	36
Tariffsystemets sammenbrudd	39
Tariffarbeidet 1919—26	45
Den nye Kristianiatariff	50
Kasko-overenskomsten	53
Andre premieavtaler etter 1926	60
Løvarbeider og planrevisjon.....	63
Krigen og Centralforeningen.....	71
Trekk fra kontorets arbeide.....	77
Medlemsfortegnelse og fortegnelse over styremedlemmer og funksjonærer	83

STIFTELSEN

Den selvstendige norske sjøforsikringsvirksomhet er ennå ikke 100 år gammel. Den begynte med de gjensidige skibsassuranseforeninger fra slutten av 1830-årene og fortsatte fra midten av 1840-årene med sjøforsikringsaksjeselskapene. Senere kom også til en rekke generalagenturer for utenlandske selskaper, særlig tyske, som helt til forsikringsloven av 1911 trådte i kraft, kunde drive virksomhet i Norge uten nogen innskrenkninger.

Utviklingen karakteriseres ved spenningen mellom disse tre faktorer. Til å begynne med dominerte de gjensidige foreninger helt og holdent kaskoforsikringen, som dengang lå særlig vel til rette for en gjensidig forsikringsform. Flåten bestod av norskbyggede treselere, som gikk i nogenlunde samme fart og derfor blev utsatt for vesentlig den samme risiko. Det merkelige er at de gjensidige foreninger holdt stillingen lenge efterat de forutsetninger den var bygget på, ikke lenger fantes. Ennå så sent som i 1900 var 80 % av den norske flåte forsikret gjensidig.

Aksjeselskapene spilte i det nittende århundre ingen større rolle i kaskoforsikringen. De to første, nemlig *Det Bergenske Søassuranceselskab* (1845) og *Christiania Søforsikringsselskab* (1849) utgikk fra de to byers handelsstand og beskjeftiget sig mest med vareforsikringer. Det samme var tilfellet med *Poseidon* i Oslo (1871) og med de øvrige selskaper som efter hvert blev dannet i Bergen.

Andre av selskapene, som blev dannet fra 1850-årene til begynnelsen av 1870-årene i Arendal, Stavanger, Trondheim, Drammen og Porsgrunn, stod i intim forbindelse med den lokale forening og forsikret vesentlig kaskointeresse og frakt, utenom varer. Til tross for sitt store antall — i 1878 var det ikke mindre enn 16 stykker — klarte de sig stort sett bra og utdelte utbytter som efter vår tids opfatning var meget store. Det må dog erindres at selskapene hadde små kapitaler og at reassuranseordningen var litet utviklet, så dekningsvnen blev ikke så stor.

Dertil kom en stadig økende konkurranse fra de utenlandske selskapers side. Tyske, svenske og sveitsiske selskaper hadde fra begynnelsen av 1860-årene rykket frem i voksende antall og konkurransen antok stadig skarpere former. De utenlandske selskaper hadde ord på sig for å gå foran, når premiene skulde senkes. Man kan formentlig se det som en virkning herav at det på et skandinavisk sjøassuransemøte i Kjøbenhavn i 1875 bl. a. blev vedtatt en resolusjon om at utenlandske forsikringsselskaper burde stille depositum og få bevilling, før de kunde begynne virksomhet i et fremmed land.

Begynnelsen av 1870-årene var meget vanskelig for sjøforsikringen i Norge. Særlig i 1872 inntraff usedvanlig mange forlis og de fleste selskaper måtte gjøre op sine regnskaper med tap. Det begynte å bli klart for sjøassurandørene at noget måtte gjøres for å rette på forholdene, hvis en alvorlig katastrofe skulde undgås.

Under disse forhold blev det første forsøk gjort på å skape et samarbeide mellom selskapene, både de norske og de utenlandske. Det var den første spire til det som senere blev Centralforeningen.

Christiania Søforsikringsselskab og Poseidon gikk i spissen for dette arbeide og da særlig konsul *Stibolt*, som dengang var Poseidons forretningsfører. De forsøkte å få i stand et fellesmøte i 1871, men måtte opgi denne tanke. I stedet utarbeidet de forskjellige tariffen for de viktigste reiser, og disse tariffen blev stort sett fulgt. Den mest bekjente av dem blev utsendt i 1877.

Den blev revidert på «Det første norske Sjøassurancemøde» i 1883, som blev innkalt av de to Christianiaselskaper og hvor de fleste norske selskaper og utenlandske generalagenturer var representert. Det blev klaget sterkt over de slette premier og den sterke konkurranse, navnlig fra Tyskland, og møtets hensikt var å få vedtatt bindende tariffen for vare- og fraktforsikringer. Dette lyktes også og de tilstedeværende forpliktet sig til «som Mænd af Ære at ville overholde de i de nu afsluttede Møder vedtagne Beslutninger, Betingelser og Tarifsatser».

Denne avtale holdt ikke lenge. Allerede i 1886 var Poseidon stemt for å la alle bindende avtaler falle, og dette blev også det endelige resultat, skjønt det lyktes å holde selskapene sammen enno noen tid. Direktør *Harald Hougén* har i «Forsikringstidende» for 1908 latt falle noen bitre ord om den kranke skjebne disse tiltak fikk. «Neppé noget sted har landets egne selskaper mere lojalt budt utenlandske konkurrenter hånden til samarbeide, men forslaget falt slik ut at det ikke senere er blitt gjentatt,» sier han. Det blev også gjort forsøk på å få vedtatt kaskotariffen (i 1885), men de kom ikke til å spille nogen praktisk rolle.

Samtidig gikk selskapenes inntekter voldsomt ned. I «Den norske sjøfarts historie», 3dje bind opgis det at premieinntektene sank fra 2,7 millioner kroner i 1883 til 0,9 millioner i 1887.

Det foreligger ikke tilstrekkelig materiale til at det med sikkerhet kan fastslås hvad grunnen var til dette. Men det førte til at selskapene begynte å drive direkte virksomhet i utlandet i en ennu større skala enn noen gang før. Det var ikke noget nytt i og for sig, Poseidon hadde f. eks. hatt utenlandske generalagenturer allerede i 1870-årene og tapt mange penger på dem. Men nu blev virksomheten tatt op i stor målestokk og førte denne gang, som for øvrig både før og siden, til store tap. Verst gikk det med et fellesagentur i London opprettet i 1889 «United Marine Insurance Companies of Scandinavia», hvor ni norske selskaper deltok sammen med to danske og et svensk og hvor 3 millioner kroner blev satt over styr på kort tid.

Følgen var at ni av de daværende femten norske selskaper måtte avvikle. I 1897 var det ikke flere tilbake enn Poseidon og Christiania Sjø i Oslo, Æolus og Union i Bergen samt Arendal Sjøforsikringselskab og Stavanger Sjøforsikringselskab.

Disse selskaper sluttet sig i 1895 sammen i «Norske Sjøforsikringselskabers Forening» efter initiativ av Poseidons direktør, *Hans C. Stephensen*. Dessverre er ikke denne forenings protokoller fra dens første tid opbevart, men den nedla i årene før Centralforeningen blev stiftet et stort arbeide i utformning av tariffen og forsikringsvilkår. Således utarbeidet den faste poliseformularer for varer og kasko, og dens tariffarbeide har satt sig et smukt minne i «den røde tariff» vedtatt på det tyvende norske assuransemøte i 1904. **I alt inneholder den røde tariffbok 32 forskjellige tariffen for frakt m. v. mot 16 i 1883 og dessuten 8 spesialtariffer.** Det var i de almindelige bestemmelser forbudt å gå under de minimumssatser tariffen opstillet, «ei heller må rabatt under nogen som helst form eller betegnelse tilståes».

For kaskoforsikringer gjaldt fra 1901 den såkalte «Kristianitariff», hvis utvikling det senere vil bli redegjort nærmere for. Den medførte et samarbeide mellom de norske og de utenlandske selskaper gjennom «Internationaler Transport Versicherungs-Verband», men virket også til at flere og flere innså at samarbeidet måtte bringes inn i fastere former. Dette var nødvendig for kontrollen med at tariffen blev overholdt og for at det kunde bli opprettet nye tariffen for andre felter. Med den stilling de utenlandske selskaper dengang inntok i Norge, lot dette sig ikke gjøre uten deres medvirkning. I Forsikringsrådets beretning for 1913, som er det første år som det finnes fullstendige opgaver for, er bruttopremieinntekten for de norske transportforsikringselskaper opført med 20,7 millioner kroner, og for de utenlandske

generalagenturer med 8,2 millioner. Man kan med sikkerhet anta at de utenlandske selskaper i årene før 1913 har hatt en forholdsvis ennu sterkere stilling.

De norske selskaper utviklet sig i de første 10 år av dette århundre jevnt og sikkert. Den inntegnede forsikringssum utgjorde i 1899 200 millioner kroner og var i 1908 steget til 392,4 millioner, altså en stigning av 100 % på 10 år. Antallet av selskaper holdt sig uforandret, Union sluttet å drive direkte virksomhet, men til gjengjeld kom Norske Lloyd til fra 1905.

Dette selskap optok også virksomhet i brandforsikring og fikk efter hvert følge av de eldre selskaper, samtidig med at flere av de eldre brandforsikringsselskaper optok transportforsikring. På den måten blev grensen mellem de forskjellige arter av skadeforsikring ikke så skarp som den hadde vært før.

Samtidig medførte også forsikringstilsynsloven, som efter årelange forberedelser til slutt blev vedtatt i 1911, at de utenlandske selskaper ikke lenger fikk fullt så fritt spillerum i Norge, som de hadde hatt før. Flere av de utenlandske generalagenturer blev omdannet til selvstendige norske selskaper og andre ophørte efter hvert — en utvikling som krigen i høi grad påskyndet.

De nye selskaper som blev dannet på denne måte, blev ledsaget av dystre profetier i «Forsikringstidende» om den mørke fremtid de gikk i møte. Premiene var trykket ned til et minimum, het det, som ikke levnet nogen som helst utsikt til fortjeneste. Det utbytte selskapene delte ut var bare renter av deres kapital, ikke overskudd av deres forsikringsvirksomhet.

Så langt var det neppe riktig å gå. Direktør *Hougen* uttaler i den før nevnte artikkel i «Forsikringstidende» for 1908, at «Kristianiatariffen» skaffet de forsiktige ledede selskaper «et beskjedent overskudd». Men heller ikke han så lyst på fremtidsutsiktene for transportforsikringen. Kampen om forretningene er hårdere her enn i andre brancher, sier han, fordi klientellet er begrenset, samtidig med at det er stadig innrykk av utenlandske konkurrenter som tilbyr lavere premier og gunstigere vilkår. Det var derfor nødvendig på en eller annen måte å begrense konkurransen. «Ved å arbeide videre under den utøilede konkurranses banner vil man til slutt nå grensen mellem det antagelige og det umulige,» slutter han.

I disse ord kan man finne programmet for Centralforeningen. Det var direktør *Hougen* som et par år senere sammen med grosserer *Trygve Wettre* tok initiativet til å stifte den.

Disse to menn var i februar 1910 blitt valgt til henholdsvis formann og viseformann i *Den Norske Forsikringsforenings Transportforsikringsgruppe*, som fra 1900 var et samlingssted for alle de selskaper som drev sjøforsikrings-

virksomhet i Norge, både norske og utenlandske. Om denne gruppe ikke har etterlatt sig andre spor, fortjener den å minnes fordi initiativet til å stifte Centralforeningen utgikk fra den.

Den 1. desember 1910 utsendte Hougen som formann i Transportforsikringsgruppen innbydelse til et møte i Christiania Handelsstands Forening mandag 12. desember s. å. «for å diskutere spørsmålet om hensiktsmessigheten av å vedta faste premier for visse forsikringer og om mulig forberede dannelsen av en forening for dette øiemed».

Innbydelsen blev sendt til direktørene for de 5 norske selskaper (foruten Hougen selv) og til 47 generalagenter samt til «Forsikringstidende»s redaksjon. Den blev efterkommet av 4 av direktørene for de norske selskaper og av 16 generalagenter.

Møtet blev åpnet med at direktør Hougen redegjorde for dets hensikt og derefter blev det fra forskjellig hold uttalt tilslutning til tanken. Samtlige de tilstedeværende erklærte sig enig i at der burde opprettes en organisasjon som den påtenkte og de antok også at de som ikke var representert på møtet, delte denne opfatning. Til å forberede stiftelsen av foreningen blev det valgt en komité bestående av direktørene for de 6 norske selskaper og et tilsvarende antall generalagenter. Den kom til å bestå av:

Direktør Harald Hougen (Christiania Sjø).

» Hans C. Stephensen (Poseidon).

» Alf L. Whist (Norske Lloyd).

» A. Vedeler (Æolus).

» A. Buch (Stavanger Sjø).

» M. Fosterud (Arendal).

Kontorchef Rasmus Hansen (Fearnley & Eger).

Grosserer Trygve Wettre (Peter Thr. Duborgh).

Konsul Bronn.

Prokurist F. Zachariassen (Kjeld Stub).

Generalagent Eugen Larsen.

» Joh. Wesmann.

Som suppleanter for de utenlandske selskaper valgtes Th. Ameln og Arvid Bergvall.

Komiteen møttes 24. januar 1911 og valgte Hougen som formann. Som arbeidskomité valgte den derefter direktørene Vedeler, Whist og Hougen samt generalagentene Wettre, Wesmann og kontorchef A. Christophersen (Arvid Bergvall). Så vel Hougen som Wettre innleverte utkast til program for foreningens virksomhet, som arbeidskomiteen fikk i oppdrag å gjennomgå

«forat det derefter kunde bli avfattet på tysk og utsendt til alle der måtte antas å interessere sig for dannelsen av en forening med det formål å bli et centralorgan for norsk sjøforsikring».

På møtet i arbeidskomiteen 19. mai 1911 forelå et nytt utkast til program for foreningen samt utkast til vedtekter, begge utarbeidet av Hougen og Wettre i fellesskap. Begge blev vedtatt på et møte av den forberedende komité i slutten av mai måned og derefter sendt ut til de interesserte.

I programmet redegjøres det først for det forberedende arbeide og så fortsettes det:

«Hvad vi hertillands hidtil har manglet er et Centralorgan for Sjøassurancevirksomheden — baade Selskaber og Agenter vil hyppig have følt Savnet heraf — og omend kanske paa forskjellig Maade lider vi dog alle mere eller mindre derunder.

Hensigten med den vordende Organisation er at søge at afhjælpe denne Mangel ved at skabe paa den ene Side et Bindeled mellem Medlemmerne indbyrdes, og paa den anden Side det centrale Organ gennem hvilket vi udadtil kan optræde som en samlet Stand.

Den skal danne det Organ gennem hvilket Statsinstitutioner, Børser, Handelsforeninger, Reder- og Skibsfartforretninger etc. kan træde i Forbindelse med vor Stand — ligesom vi gennem vor Centralforening skal kunne optræde som samlet «Korporation» i alle vigtige Spørgsmål og Sager, der tangerer vore Interesser.

Et av Foreningens vigtigste Formaal bør bli Indførelse af obligatoriske Tariffer og Policevilkaar for saadanne Forsikringer, hvor Misforhold erkjendes at være tilstede. Vi føler os overbevist om at der gives Felter hvori obligatoriske Specialtariffer med Held vil kunne indføres, men vi er likesaa overbevist om at Arbeidet maa begrænses til bestemte Specialiteter. Ethvert Forsøg paa at faa al Sjøforsikring underlagt obligatoriske Tariffer eller paa anden Maade at lægge Dæmper paa den frie Konkurrence og Kappelstrid vil være et Misgreb, der alene vil afstedkomme Skuffelser og Bitterhed inden Medlemmerne.»

Det blev i innbydelsen også pekt på at komiteen hadde tenkt sig at foreningen kunde tre i virksomhet ved havarier og lignende tilfelle, men at den ikke til en begynnelse vilde foreslå en så omfattende organisasjon som et fullstendig havaribyrå nødvendiggjorde.

Til slutt blev det også nevnt at foreningen burde søke samarbeide med «Verband» og andre lignende institusjoner i utlandet «alt eftersom forholdene måtte kreve det». Derimot er det ikke riktig når det i «Verband»s 50-års-

beretning likefrem heter at Centralforeningens stiftelse skyldtes «Verband»s Zentralstellen-Kommission.

Stiftelsen skyldtes et norsk initiativ og hadde sin grunn utelukkende i forholdene på det norske sjøforsikringsmarked.

Den konstituerende generalforsamling i «Sjøassurandørernes Centralforening i Kristiania» blev holdt den 15. august 1911. Til stede var samtlige direktører for de norske selskaper (undtagen Arendals Forsikringselskab) og 21 generalagenter. Først blev programmet oplet og vedtektene vedtatt efter forslaget med enkelte endringer. Derefter blev det valgt styre bestående av *Hougen* som formann og *Wettre* som viseformann, begge valg helt naturlig efter det arbeide disse to hadde hatt med stiftelsen. Øvrige medlemmer av styret blev direktørene *Whist* og *Vedeler* og generalagentene *Jac. O. Lyng-aas* og *Joh. Wesmann*. Som varamenn blev valgt direktørene *A. Buch* og *Stephensen* samt generalagent *O. Bockmann* og prokurist *Fritz Zachariassen*.

Dermed var foreningen konstituert og 15. august er således dens stiftelsesdag. Det nyvalgte styre holdt sitt første møte 24. oktober 1911 og ansatte marinekaptein *Erik Farup* som foreningens sekretær.

Gjennem de 25 år som er gått siden foreningen blev stiftet, har den overensstemmende med stifternes tanke vært det centrale organ for norsk sjøforsikringsvirksomhet. I opgangs- og nedgangstider har den vært det samlende punkt for alle bestrebelse på å bedre vilkårene for sjøforsikringen, skape en god konkurransemoral mellem selskapene og skaffe virksomheten den plass i det økonomiske liv som den har krav på. Foreningens historie må derfor i stor utstrekning komme til å bli selve sjøforsikringens historie i de siste 25 år, sikkert de mest bevegde den nogensinne har oplevet.

ORGANISASJON OG VEDTEKTER

De vedtekter som blev vedtatt på den konstituerende generalforsamling bestod av 13 paragrafer. Foreningens formål var efter § 2 «å skape og vedlikeholde et midtpunkt for norsk sjøforsikringsvirksomhet for derigjennem såvidt gjørlig å bringe denne inn under faste former og ordnede forhold. Foreningen skal være et bindeledd mellem medlemmene innbyrdes og samtidig det centrale organ, gjennom hvilket de utadtil kan optræ som samlet stand.»

Som medlemmer kunde optas norske sjøforsikringsselskaper og utenlandske sjøforsikringsselskaper med generalagentur i Norge. Dessuten kunde også optas «personer, der uten å være kvalifisert til optagelse efter a og b, foreslås av bestyrelsen som personlige medlemmer. Optagelse skjer da ved generalforsamlingen efter bestyrelsens innstilling, der må være enstemmig.» De personlige medlemmer hadde ikke stemmerett.

Det brudd som her blev gjort med foreningens karakter av en selskapsforening, var begrunnet i hensynet til generalagenter, som hadde mistet sitt selskap. Regelen fikk for øvrig liten betydning. Det har ikke vært mere enn to personlige medlemmer i det hele og bestemmelsen blev sløifet ved en revisjon av vedtektene i 1918.

Bortsett fra de personlige medlemmer, skulde alle medlemmer ha én stemme, uten hensyn til premieinntektens størrelse. Det var således ikke bare en demokratisk sammenslutning som her blev dannet, men de norske selskaper befant sig også i håpløs minoritet like overfor den store mengde generalagenter.

For å bøte på dette, var det bestemt at av styrets seks medlemmer skulde tre være direktører for norske selskaper og tre representanter for utenlandske. Efter samme forhold skulde de fire suppleanter velges. Videre var det bestemt at ingen beslutning av generalforsamling eller bestyrelse skulde være bindende «ved hvis avgjørelse kun norske selskaper står på den ene side og kun representanter for utenlandske på den annen».

Bestyrelsen, som blev valgt på den årlige generalforsamling om våren, skulde lede foreningens virksomhet og arbeide for fremme av dens formål. Den skulde utarbeide og forberede innførelsen av tariffer og hensiktsmessige forsikringsvilkår eller reformer overalt hvor det kunde skjønnes å være behov til stede. Formannen og viseformannen skulde alltid være selvskrevene medlemmer i de komiteer som blev nedsatt av generalforsamlingen. Ved forbedrelsene av tariffer skulde styret tilkalle «de presumptivt kyndigste medlemmer på vedkommende spesialgebet for sammen med disse å organisere sig som tariffkomité».

Det var således en meget stor arbeidsbyrde som var lagt på styret, spesielt på formann og viseformann og det viste sig også snart at den var for stor, særlig fordi både styre- og medlemsmøter var meget hyppige i den første tid. I 1912 blev det således holdt 8 generalforsamlinger (medlemsmøter) og 38 styre- og tariffmøter.

Til hjelp for styret skulde det ansettes en lønnet sekretær, som skulde iverksette styrets beslutninger og utføre de daglige forretninger under styrets veiledning.

De viktigste bestemmelser i vedtektene var § 8, om obligatoriske tariffer:

«Forslag til obligatoriske tariffer må for å kunne bli behandlet av en generalforsamling være forelagt medlemmene minst 3 måneder forinnen sammes avholdelse. Hvis forslaget da opnår $\frac{9}{10}$ av de avgitte stemmer, blir tariff-forslaget obligatorisk for alle medlemmer. Forslag til obligatoriske tariffer der forelegges en generalforsamling uten eller med kortere varsel enn 3 måneder, kan kun bli behandlet og vedtatt, når det er enstemmighet derfor innen de møtende og disse representerer minst $\frac{9}{10}$ av medlemmenes antall.»

Adgangen til å få vedtatt obligatoriske tariffer var efter dette meget begrenset. Det kunde ikke gjøres uten at minst $\frac{9}{10}$ -parter av de avgitte stemmer var for det. På den annen side hadde et selskap, som av en eller annen grunn ikke ønsket å være bundet av en obligatorisk tariff, intet annet å gjøre enn å melde sig ut. Uttredelse av foreningen kunde imidlertid bare skje, «ved hvert års 31. mars efter 3 måneders varsel», slik at selv de som var imot en obligatorisk tariff, vedtatt på generalforsamlingen i mai, ikke kunde komme løs fra den, før fra 31. mars neste år.

De øvrige bestemmelser i vedtektene inneholder ikke noget annet enn det som pleier å stå i foreningsvedtekter. Det fastsettes bl. a. «inntredelses-penger» kr. 100 og en årlig kontingen av kr. 25 samt at de øvrige utgifter ved kontorets drift skal fordeles «over de innmeldte selskaper i forhold

til enhvers bruttopremieinntekt av norsk forretning i det kalenderår der går forut for vedkommende regnskapsår». Regnskapsåret skulde avsluttes 31. mars.

Tilslutningen til foreningen øket etter den konstituerende generalforsamling. I løpet av det første år kom det til 5 nye norske selskaper og 5 utenlandske generalagenturer. På den måten blev det bare få selskaper med nogen betydeligere forretning som blev stående utenfor samarbeidet. De såkalte «non-tariff selskaper» som senere kom til å spille en så stor rolle, frembød ikke nogen større problemer i årene før krigen. Det samme gjaldt det forhold at en generalagent, som representerte flere selskaper, meldte et av dem inn i foreningen, men lot et eller flere stå utenfor.

Kontorets virksomhet var til å begynne med av meget beskjedent omfang. Sekretæren blev ansatt i « $\frac{1}{2}$ -dags post» med 3 timers daglig kontortid og kontorhjelpen innskrenket sig til en dame, som efter lønnen å dømme neppe kan ha hatt lengere arbeidstid. Det viste sig snart at dette ikke strakk til, og allerede i mars 1912 blev det bestemt at Farup skulde ofre sig helt for arbeidet i foreningen. Samtidig fikk foreningen fra april 1912 eget kontor i Kirkegaten 8.

Samme år blev oprettelsen av et havaribesiktigelsesbyrå i samarbeide med de gjensidige foreninger drøftet. Initiativet blev tatt av *Sjøassurance-direktøernes Forening*, som dengang ennu eksisterte, og planen blev vedtatt på en ekstraordinær generalforsamling i desember 1912. Det viste sig imidlertid at man ikke kunde komme til enighet med de gjensidige foreninger om hvordan byrået skulde ordnes, og Centralforeningen besluttet derfor i juni 1913 å ansette egen havariinspektør. I september s. å. blev ingeniør *Thv. Larsen* ansatt i denne stilling.

I desember 1913 blev overrettssakfører *Trygve Fjeld Halvorsen* ansatt ved kontoret for å ta sig av saker om skadet gods, idet det hadde vist sig at sekretæren efterhånden blev så optatt med andre ting at han ikke fikk tid til å ordne disse saker.

Foreningen trengte nu også mere kontorplass og flyttet høsten 1913 til Prinsens gate 21, hvor den var til den flyttet til Tollbodgaten 3 våren 1915. I 1932 flyttet den til sine nuværende kontorer i Tollbodgaten 28.

Det viste sig snart at de vedtekter som var blitt vedtatt, da foreningen blev stiftet, ikke var tilfredsstillende. På generalforsamlingen i juni 1912 hadde man endog måttet gå til den ytterlighet å vedta en obligatorisk hvalfangertariff med $\frac{9}{10}$ -dels flertall, uten å overholde den påbudte 3 måneders frist. Arbeidet med revisjonen av vedtektene blev tatt op allerede i 1913 og de nye vedtekter blev vedtatt på generalforsamlingen våren 1914.

Av de forandringer som blev vedtatt i selve organisasjonen av foreningen, er det grunn til å nevne at styrets medlemmer ikke lenger kunde gjenvelges i ubegrenset utstrekning. Det hadde vist sig en tendens til å beholde dem som engang var valgt, mens det i en forening som Centralforeningen er av særlig betydning at så mange som mulig deltar i arbeidet. Nu blev det bestemt at to av styrets medlemmer skulde tre ut hvert år og ikke kunde gjenvelges før et år var gått. Det blev også bestemt at generalforsamlingen skulde ledes av styrets formann, men «behandlingen av dagsordenen av sekretæren». Karakteristisk for den posisjon Farup hadde erhvervet sig i foreningen, var at det blev drøftet å endre hans titel. Nogen foreslo å kalle ham «bestyrer» andre «generalsekretær» og atter andre «direktør», men da enighet ikke kunde opnåes, blev enden at han fremdeles skulde være «sekretær».

De vesentligste forandringer blev foretatt m. h. t. behandlingen av tariff-forslag. Det blev bestemt at det alltid skulde nedsettes komiteer til forberedelse av nye tariff'er og at komiteene skulde fungere som tariffkomiteer, så lenge vedkommende tariff bestod. Dette betød en lettelse i styrets altfor store arbeidsbyrde og samtidig en bedre ordning av tariffbehandlingen. Tidligere var alle tariff-forslag blitt ført inn i styreprotokollen og ingen visste riktig hvad som var styre og hvad som var tariffkomité. Nu fikk hver tariff sin komité og hver komité sin egen protokoll. Dessuten blev fristen for foreleggelse av nye tariff-forslag forkortet fra 3 måneder til 6 uker. De forslag som blev forelagt med kortere frist, krevet fremdeles enstemmighet blandt de møtende, som måtte representere minst $\frac{9}{10}$ -parter av det samlede stemmetall. Heller ikke for fremtiden kunde nogen tariff vedtas, medmindre $\frac{9}{10}$ -parter av de avgitte stemmer var for den.

De nye vedtekter inneholdt i motsetning til de gamle, regler om hvorledes en bestående tariff kunde forandres. Dette kunde skje efter samme regler som gjaldt for vedtagelse av tariff'er, men $\frac{3}{4}$ -dels majoritet var nok. Hel ophevelse av en tariff eller en overenskomst kunde skje, når forslag herom var fremsatt 3 uker før generalforsamlingens avholdelse og forslaget fikk $\frac{1}{4}$ -part av de tilstedeværende stemmer.

Det blev innført mulkt for overtredelse av obligatoriske tariff'er eller overenskomster. Den kunde pålegges av styret og vedkommende tariffkomité i fulltallig fellesmøte mot høist én stemme.

Nogen forandring i stemmerettsreglene blev ikke vedtatt, bortsett fra at en generalagent som representerte flere utenlandske selskaper, ikke skulde ha mere enn høist 3 stemmer. Kontingent og inntredelsespenger blev forhøiet.

Ved utgangen av 1914 meldte to norske og tre utenlandske selskaper sig ut av Centralforeningen. Av disse utmeldelser fikk Poseidons varig betyd-

ning, idet selskapet med en kortere avbrytelse blev stående utenfor foreningen helt til 1931. Styret uttalte i beretningen for 1914—15, at så beklagelige som disse utmeldelser enn var, kunde foreningens arbeide på det tariffmessige område fortsette allikevel, hvis ikke noget nytt støtte til.

Ut på sommeren 1915 meldte Norske Lloyd og Norske Alliance sig ut og sa samtidig fra at de anså sig ubundet av alle beslutninger om tariffer o. l. som blev fattet efter utmeldelsen, til tross for at denne efter vedtektene først kunde bli effektiv fra 31. mars 1916. Det blev optatt forhandlinger med direktør Whist og han gikk med på å trekke utmeldelsen tilbake på betingelse av at de store selskaper fikk en større innflytelse i foreningen enn de hittil hadde hatt.

Dette blev ordnet ved at stemmeretten blev gradert efter premieinntekten. Hvert selskap skulde for fremtiden ha én stemme for hver påbegynt halve million brutto premieinntekt av direkte norsk forretning, dog således at intet enkelt selskap eller generalagentur kunde erholde mere enn $\frac{1}{5}$ -part av foreningens stemmeantall. Samtidig blev den majoritet som trengtes til vedtagelse av obligatoriske tariffer eller overenskomster, innskrenket til $\frac{3}{4}$ -parter av de avgitte stemmer, hvis forslaget var sendt ut 6 uker før generalforsamlingen blev holdt, og ellers $\frac{4}{5}$ -parter.

Forat en generalforsamling skulde være beslutningsdyktig, måtte minst halvparten av foreningens stemmetall være representert. Hvis dette ikke var tilfellet, kunde styret innkalle ny generalforsamling, som da var beslutningsdyktig uten hensyn til det tilstedeværende stemmetall.

Det blev samtidig også vedtatt en del andre forandringer, hvorav særlig merkes at det blev åpnet adgang til å velge sekretæren til formann. Styret skulde i så fall bestå av 6 medlemmer foruten ham, 3 representanter for de norske og 3 for de utenlandske selskaper. Hvis sekretæren ikke blev valgt til formann, skulde han være ikke-stemmeberettiget medlem av styret.

Disse forandringer i stemmerettsreglene førte med sig at de norske selskaper fikk flertallet i foreningen.

Da disse forandringer var blitt vedtatt høsten 1915, blev adgangen til å velge sekretær *Farup* til formann straks benyttet. Det styre som var blitt valgt våren 1915, stillet da sine plasser til disposisjon av hensyn til at Norske Lloyd og Norske Alliance var vendt tilbake til foreningen. Farup blev stående som formann inntil han trådte tilbake som sekretær sommeren 1917, for å ofre sig for sin stilling som direktør i «Norsk Varekrigsforsikring». I stedet for Farup blev direktør *Chr. Eitrem* valgt som formann og som viseformann generalkonsul *Wesmann* til 1921, da han blev avløst av generalagent *Oscar Aalborg*. Farups efterfølger som sekretær blev kaptein *Harald Lone*.

Centralforeningen fikk i krigsårene adskillige nye medlemmer som rimelig kan være, når en tar i betraktning at antallet av sjøforsikringsselskaper øket til 77 i 1918. Allikevel stod mange selskaper utenfor, da den nye sekretær tiltrådte høsten 1917. Det blev nu tatt op et energisk arbeide for å rette på dette, med det resultat at medlemstallet i årsberetningen for 1917—18 opgis til 49 norske og 30 utenlandske selskaper. Dessuten hadde 8 norske og 11 utenlandske selskaper avgitt erklæring om at de vilde overholde foreningens obligatoriske tariffer og overenskomster. Det var på dette tidspunkt bare 3 selskaper (Wikborgs Assuranceselskap, Poseidon og Bergen Securitas) som absolutt nektet å ha forbindelse med Centralforeningen.

I april 1917 blev cand. jur. *Karl Borch* ansatt som assistent for den juridiske konsulent. Han fratrådte efter eget ønske allerede høsten samme år og overrettssakfører *Th. Grundt* blev ansatt i hans sted fra mai 1918.

I januar 1917 henvendte «Norske Sjøforsikringsselskapers Forening» sig til Centralforeningen med forslag om opprettelse av et felles havaribyrå. Styret var enig i tanken og det blev nedsatt en felleskomité av 3 representanter for hver forening til å behandle saken videre. Resultatet av behandlingen var et forslag om opprettelse av «Sjøassurandørernes Centralforenings Havari-bureau», med en helt selvstendig organisasjon, eget styre og eget kontor. Det skulde stå åpent for alle sjøforsikringsselskaper i Norge, uten hensyn til om de var medlemmer av Centralforeningen eller ikke og dessuten også for de gjensidige foreninger. Det lå således ikke nogen realitet i det navn som blev foreslått for byrået, i virkeligheten vilde det medføre at Centralforeningen for fremtiden ikke fikk nogen befatning med havariaffærer.

Ellers var planene storslagne nok, som man kunde vente efter jobbetidens fordringer. Byrået skulde bestå av 5 avdelinger og vilde sikkert ha kostet mange penger, uten at det ser ut som om nogen interesserte sig for denne side av saken. Planene var i prinsippet blitt vedtatt på generalforsamlingen våren 1917 og de vilde sikkert blitt definitivt vedtatt høsten samme år, hvis ikke den nyansatte sekretær hadde grepet inn. Det lyktes ham å påvise at det vilde skade Centralforeningens interesser ganske vesentlig om planene blev gjennomført, og han opnådde med støtte av direktør Whist at saken blev utsatt på generalforsamlingen i september.

Til generalforsamlingen i november 1917 forelå der et utkast utarbeidet av sekretæren til organisasjon av Centralforeningens kontor i en forsikringsavdeling, en havariavdeling og en juridisk avdeling. Utkastet fikk enstemmig tilslutning av generalforsamlingen og ordningen har siden vært beholdt. Grunntrekkene stemte for øvrig med den tidligere ordning av kontoret, men betydningen av at det lyktes å bevare havaribehandlingen og det dermed sammen-

hengende arbeide av juridisk art for Centralforeningen, kan neppe overvurderes. Dermed skaptet det et økonomisk fundament for dens virksomhet gjennom de magre år som siden kom.

Som assistent i havariavdelingen blev ingeniør *Christopher Heem* ansatt i oktober 1917 og han rykket op til havari-inspektør, da ingeniør Larsen sluttet i 1918. I desember 1917 ansattes dispasjörkandidat *Charles O. Herlofson* som kontorchef.

Samtidig begynte foreningen å skaffe sig agenter på de viktigste steder i Norge og utlandet. Den har nu et fullt utbygget agentnett over hele verden og kan ordne havarier for sine medlemmer selv i de fjerneste egne av jordkloden.

Ved årsskiftet 1918—19 meldte en rekke selskaper sig ut av Centralforeningen for å stå fritt til tariffene. Denne begivenhet som senere vil bli behandlet nærmere, førte til at vedtektene på ny blev tatt op til revisjon. Det første forslag fremkom fra en komité som var blitt nedsatt på en ekstraordinær generalforsamling i mars 1919 for å fremkomme med forslag i anledning av tariffenes ophevelse. Styret var ikke særlig begeistret for de forslag komiteen fremkom med, men foreslo i stedet at det skulde nedsettes en komité som skulde ta op vedtektene i sin helhet til revisjon. Dette blev også gjort og komiteens forslag blev vedtatt på generalforsamlingen i 1920.

Foreningens oppgave angis i disse vedtekter således:

«Foreningens oppgave er å verne om og å fremme sine medlemmers interesser på sjøforsikringens område. Den skal søke å skape og opprettholde ordnede forhold og faste former for norsk sjøforsikringsvirksomhet. Den skal være det centrale organ gjennom hvilket medlemmene utadtil kan opptre samlet som stand.»

Utmeldelser kunde efter de nye vedtekter skje når som helst i løpet av året, men fristen blev forlenget til 6 måneder. Dette blev gjort fordi masseutmeldelsen nyttårsaften 1918 hadde vist at det ikke var heldig å fastsette en bestemt dag for utmeldelser.

Årskontingenten blev fastsatt til kr. 250, innmeldelsespenge til kr. 200. Stemmerettsreglene blev ikke forandret på annen måte enn at intet enkelt selskap herefter kunde ha mere enn 5 stemmer. Dette stemte med et forslag som var blitt fremsatt av Storebrand allerede i 1918, men da ikke hadde ført frem.

Bestemmelsen om at de norske og utenlandske selskaper skulde ha like mange representanter i styret, blev forandret til at både de norske og utenlandske selskaper skulde være representert i styret.

Sekretæren skulde herefter kalles administrerende direktør.

Om utarbeidelse av tariffer og andre overenskomster bestemte vedtektene, at styret eller den årlige generalforsamling skulde opnevne utvalg til å utarbeide forslag. Disse skulde forelegges for styret og derefter for generalforsamlingen, uten at nogen bestemt frist var foreskrevet. Forslagene var vedtatt, hvis de opnådde minst $\frac{4}{5}$ -parter av de stemmer som blev avgitt.

Vedtektene inneholdt dessuten bestemmelser om skriftlig avstemning over tariff-forslag, om foreleggelse av forslag direkte for generalforsamlingen uten utvalgsbehandling m. v.

Tariffer og overenskomster vedtatt på denne måte var obligatoriske for foreningens medlemmer, så lenge deres medlemsskap varte og de hadde heller ikke rett til å fremsette tilbud om overtagelse av forsikringer på andre vilkår, selv om disse forsikringer først skulde tre i kraft etter at medlemsskapet opphørte. Dette siste hadde vært omtvistet etter de eldre vedtekter.

Arbeidet ved kontoret øket voldsomt i årene omkring 1920 og det blev nødvendig å ansette flere nye funksjonærer. I februar 1919 blev skibsfører *Olaf Odd* ansatt som inspektør på bryggene og for øvrig som assistent i havariavdelingen. Han fratrådte 1. august 1920. I oktober 1919 blev premierløytnant og dispasjörkandidat *Olaf Kullmann* ansatt i havariavdelingen, hvor han var i full post til 1. september 1920 og derefter i halvdagspost til april 1921. I desember 1919 blev skibsfører *Bjørn Gundersen* ansatt i havariavdelingen, hvor han arbeidet til utgangen av oktober 1922. Fra 1. juli 1920 blev dispasjörkandidat *Torbjørn Hanssen* ansatt som sekretær.

I den juridiske avdeling blev det også nødvendig å skaffe mere hjelp og overrettssakfører *H. J. Grundt* blev ansatt som fullmektig der i november 1920. Han fratrådte igjen i november 1923.

Overrettssakfører *Th. Grundt* fratrådte i oktober 1926 for å overta en stilling som stipendiat i forsikringsrett. Han blev utnevnt til professor i denne disiplin fra 1930.

Fra 1. januar 1925 blev foreningens navn forkortet til «Sjøassurandørenes Centralforening», efterat landets hovedstad hadde fått sitt gamle navn tilbake.

I 1926 blev regnskapsåret omlagt så det falt sammen med kalenderåret.

I 1927 trakk direktør Eitrem sig tilbake som formann og blev avløst av direktør *P. A. Iversen* og senere av direktør *Ragnar Poulsson*, som også har vært viseformann. Andre viseformenn har vært kaptein *Chr. Steenstrup* og direktør *Bjarne Ødegaard*.

I forbindelse med kaskooverenskomsten av 1927 vedtok generalforsamlingen våren 1928 en meget viktig forandring i vedtektenes regler om obligatoriske tariffer.

Det hadde stadig vist sig at det førte til megen uro i foreningen at et flertall av medlemmene kunde vedta obligatoriske tariffer og overenskomster med bindende virkning for alle medlemmer. Bare frykten for å bli bundet av en slik tariff eller bare ryktet om at et selskap hadde meldt sig ut, var ofte nok til å skape panikk. Det var derfor om å gjøre å finne en form for dette, som kunde sette foreningen i stand til å løse sin oppgave, uten å binde medlemmene så sterkt som tilfellet hadde vært før.

Det var en lykkelig løsning som blev funnet. Nu bestemmer vedtektene følgende om tariffer og overenskomster:

«Styret skal søke å istandbringe premietariffoverenskomster eller andre konkurranseregulerende overenskomster mellem sjøforsikrings-selskapene her i landet, når det skjønnes at sådanne overenskomster er nødvendige eller ønskelige for at forsikringsvirksomheten skal kunne drives efter sunde prinsipper i teknisk og økonomisk henseende.

Styret kan utarbeide forslag til sådanne overenskomster enten på egen hånd eller med hjelp av sakkyndige utvalg som det opnevner, og det skal enten på egen hånd eller med hjelp av sakkyndige utvalg gjennomgå og ta standpunkt til forslag som måtte bli sendt foreningen.

Styret sammenkaller foreningens medlemmer og andre interesserte selskaper til møter for å behandle de fremsatte forslag eller forelegger disse skriftlig for selskapene og treffer de foranstaltninger som ellers måtte være nødvendige for å få overenskomsten i stand.

Med styrets samtykke og på de betingelser styret måtte fastsette, kan Centralforeningens kontor påta sig å utføre det administrerende arbeide som er nødvendig i anledning av overenskomsten.»

Fordelen ved denne ordning er at intet selskap behøver å la være å melde sig inn i Centralforeningen av frykt for å bli bundet til obligatoriske tariffer som ikke passer det. Hver tariff eller overenskomst istandbringes nu som en frivillig overenskomst mellem de selskaper som finner sig tjent med å være med på den. Et selskap som ikke vil være med på en enkelt avtale, behøver ikke av den grunn å avbryte samarbeidet på alle *andre* områder. Ordningen hviler på den forutsetning at selskapene selv forstår de fordeler det har for dem at deres virksomhet reguleres ved bindende avtaler.

Forholdet til de norske selskapers gamle forening «Norske Sjøforsikrings-selskapers Forening» hadde til sine tider frembudt vanskeligheter og det var en gammel tanke å slutte den nærmere sammen med Centralforeningen. Direktør Hougen foreslo dette allerede i 1919. I 1929 blev saken ordnet på den måte at Centralforeningens direktør blev ansatt som sekretær for

«Norske Sjøforsikringselskapers Forening» samtidig med at denne leiet kontor hos Centralforeningen. På den måten lyktes det å få etablert det nødvendige samarbeide mellom disse to foreninger, samtidig med at selskapenes gamle forening bevarte sin selvstendighet.

Utenom kaskoutvalget, hvis historie det senere vil bli redegjort for, har det vært forskjellige utvalg i virksomhet i de senere år. Nevnes kan poliseutvalget, vareutvalget, ristornoutvalget og statistikkutvalget.

På generalforsamlingen i mars 1931 blev det vedtatt å opta systematisk statistikkarbeide, etterat forhandlinger med Rederforbundet om et samarbeide med Redernes havaristatistikk-kontor ikke hadde ført til noget resultat. Som statistiker blev ansatt aktuarkandidat *Paul Qvale*.

I juni 1932 fratrådte advokat Fjeld Halvorsen sin stilling som foreningens juridiske konsulent. I hans sted blev ansatt advokat *Jon Vistlie*.

I oktober 1933 måtte ingeniør Heem trekke sig tilbake fra stillingen som havariinspektør på grunn av sykdom. I hans sted blev ingeniør *Bjarne Klinge* ansatt.

De selskaper som meldte sig ut av foreningen ved nyttårsskiftet 1918—19, er efter hvert kommet tilbake igjen. Samtidig er også flere nye kommet til, sist Wikborgs Assuranceselskab A/S, som blev innmeldt i mars 1936. Centralforeningen omfatter nu i jubileumsåret alle selskaper av nogen betydning som driver sjøforsikringsvirksomhet i Norge. En fortegnelse over medlemmene er inntatt bak i boken.

*

Blandt de menn som har hatt størst betydning for Centralforeningen, må først og fremst nevnes direktør *Harald Hougen*.

Allerede som ung mann hadde han innlagt sig stor fortjeneste ved arbeidelsen av «Kristianiatariffen», som i mange år dannet grunnlaget for selskapenes kaskoforsikringer. Hans annen store bedrift er grunnleggelsen av Centralforeningen, hvor han var formann i de første 4 år og derefter medlem av styret i 2 år til. Han var dessuten formann i «Kristianiatariffkomiteen» helt til tariffene blev ophevet våren 1919 og formann i eller medlem av de fleste tariffkomiteer i disse år. Centralforeningens styremøter blev i de første år holdt i Christiania Søs lokaler og selskapet forstrakk Centralforeningen med de nødvendige midler til foreningens drift inntil kontingent og bidrag kunde opkreves.

Med den fremskutte stilling direktør Hougen inntok i sjøforsikringsverdenen, bidrog han sterkt til å grunnlegge den nye forenings posisjon. I årene efter 1919 blev han stående utenfor ledelsen, til dels stod hans selskap

også utenfor foreningen, fordi han var uenig i de retningslinjer for kaskoforsikringen man da bygget på, men hans innsats i de første grunnleggende år forringes ikke derved.

Foreningens annen stifter var grosserer *Trygve Wettre*. Han var viseformann samtidig med at Hougen var formann og har hovedæren for at generalagentene sluttet sig så mannjevnt op om Centralforeningen som de gjorde. Han innla sig særlig stor fortjeneste under forhandlingene med «Verband» om Kristianiatariffen i 1912 og 1913, da han gikk helt inn for det norske syn på situasjonen.

Det var et usedvanlig heldig valg styret gjorde, da det ansatte *Erik Farup* som foreningens sekretær. Han var dengang 32 år gammel og hadde i 1909 avlagt dispassjøreksamen, etterat han som følge av en benskade ikke kunde fortsette på den militære løpebane. Ved sin ansettelse i Centralforeningen fikk han adgang til et stort og rikt virkefelt, både med fastsettelse av forsikringsvilkår og tariffer og med arbeide av havarimessig art. Han trakk derved op grunnlinjene for foreningens arbeide, som senere naturlig førte til den nuværende tredeling av kontoret i en forsikringsavdeling, en havariavdeling og en juridisk avdeling. Farup hadde meget gode betingelser for stillingen som sekretær og øvet stor innflytelse på de beslutninger som blev truffet.

Ved krigens begynnelse overtok han efter assurandørenes anmodning ledelsen av «Norsk Varekrigsforsikring», likesom han også ledet «Krigsinteressekoncernet» og fra høsten 1915 var Centralforeningens formann. Det lar sig ikke nekte at han på denne måte tok for meget arbeide på sig og at Centralforeningen som følge derav stagnerte. Det fremgikk bl. a. derav at en rekke av de nye selskaper blev stående utenfor foreningen. Efter hvert viste det sig også at det opstod visse motsetningsforhold mellem «Varekrig» og enkelte av Centralforeningens medlemmer, som gjorde det ønskelig at en utskiftning fant sted. På generalforsamlingen i juni 1917 blev det fra alle hold henstillet til Farup å tre tilbake fra «Varekrig» og det blev uttalt den varmeste anerkjennelse av hans virksomhet i Centralforeningen. Men han valgte å bli i «Varekrig» og trakk sig derved tilbake fra den forening som for en stor del var hans verk. Han ledet derefter «Varekrig» til det var endelig avviklet og blev i 1919 dessuten beskikket som dispassjør i Oslo, men avgikk ved døden allerede i 1927, bare 48 år gammel.

Av fortegnelsen over styremedlemmer og varamenn som er inntatt bak i boken, vil det fremgå at Centralforeningen har hatt en rekke gode og trofaste støtter mellem sjøforsikringens menn i disse 25 år. Å regne dem alle op er umulig og derfor vil ingen bli nevnt, så meget mere som de fleste ennu står midt oppe i arbeidet i foreningen.

TARIFFARBEIDET

Kristianiatariffen.

Den første norske kaskotariff for dampskib blev vedtatt på «det fjerde norske assuransemøte» i 1885, revidert i 1886 og 1892. Den gikk i sine hovedtrekk ut på en gradert årspremie efter farvannet, idet jorden var inndelt i 10 soner fra den mest begrensede «den norske kyst fra Kristianiafjorden til Skien» 5 %, til den videste, «alle farvann undtagen de i særskilte forsikringsvilkår punkt 1 anførte havner» $8\frac{1}{4}$ %. Skibets takst og alder spilte derimot ingen rolle ved premieberegningen.

Nogen praktisk betydning fikk tariffen ikke, fordi kaskoforsikringen helt til midten av 1890-årene var helt i hendene på de gjensidige foreninger. Heller ikke var de norske selskaper interessert som reassurandører av dampskibskasko.

Det neste skritt i kaskoforsikringens utvikling var «Marstrandstariffen» fra 1897. Den var oprinnelig tenkt som de svenske selskapers vilkår for reassuranser fra norske gjensidige foreninger, men blev i 1898 på «Verband»s generalforsamling betingelsesvis utvidet til å gjelde også direkte forsikringer av norske dampskib. Betingelsen var at de norske og svenske selskaper, som for størstedelen ikke var medlemmer av «Verband», avgav bindende erklæringer om at de vilde overholde tariffen. Dessuten blev det gjort gjeldende at rabatt- og provisjonsbestemmelser måtte fastsettes. Direktør *Hougen* som har skrevet om disse ting i «Forsikringstidende» for 1922, sier at det er ham ubekjent om slike bindende erklæringer blev avgitt, men at tariffen i det store og hele blev fulgt av alle selskaper som arbeidet i Norge.

Grunnpremien i denne tariff var $6\frac{1}{4}$ % for nye skib med $\frac{1}{4}$ % tillegg for hvert femte år, samt et gradert tonnasjetillegg for lavere takst enn kr. 150 pr. tonn. Dertil visse ekstrapremier.

Denne premieberegning var for høi for nye dampere og for lav for eldre. Følgen herav var at de nye skib gikk til foreningene, mens selskapene blev

sittende igjen med de eldre. Dette førte til at direktør Hougen våren 1900 i samråd med direktør *Stephensen* utarbeidet det system for premieberegningen, som er blitt kjent under navn av «Kristianiatariffen», og som i hovedtrekkene dannet grunnlaget for forsikringen av norsk kasko helt til 1919.

Forslaget blev først behandlet på et møte med de svenske direktører i Marstrand sommeren 1900 og derefter på et nytt møte i Oslo i februar 1901, hvor det blev enstemmig vedtatt. Christiania Sø og Poseidon meldte sig inn som medlemmer av «Verband» og på dettes generalforsamling i september 1901 blev tariffen vedtatt som obligatorisk fra 1. januar 1902.

Tariffen gjaldt «norske fraktdampere i almindelig fart» og så vel direkte forsikringer som reassuranse (fakultativ og obligatorisk). Dette siste lyktes det dog ikke å få gjennomført helt ut, idet enkelte selskaper måtte få dispensasjon til å fortsette med gamle reassuransekontrakter, som var i strid med tariffen.

Det oprinnelige forslag bygget på en grunnpremie av 6 %, men da det viste sig at de svenske direktører bestemt holdt på at grunnpremien skulde være $6\frac{1}{4}$ %, blev forslaget omarbeidet i overensstemmelse dermed og i den nye form vedtatt på møtet i Oslo i februar 1901. Selve premieskalaen var finere gradert enn i «Marstrandstariffen» og var i nøie overensstemmelse med de regler for bidragsberegningen som de gjensidige foreninger fulgte. Dessuten var det fastsatt klasse-, alders- og fartstillegg samt regler for ristorno. Oprinnelig inneholdt tariffen ikke annet om avdrag i premien, enn at det kunde gis et avdrag (provisjon eller rabatt) på 5 % ved overtagelse av reassuranse fra gjensidige foreninger. Det var altså ikke tillatt å gi nogen rabatt til sikrede.

På «Verband»s generalforsamling i 1902 blev det nedsatt en tariffkomisjon til å vareta tariffens anliggender. («Überwachungskommission»). Komiteens formann var først direktør *E. Rinman* (Gøteborg), senere direktør Hougen.

Tariffen for 1903 innførte et avdrag til sikrede på høist 5 % og forbød samtidig agentene å avstå nogen del av sin provisjon til sikrede. Avdraget til sikrede var ikke noget nytt i og for sig, det nye var at det nu blev offisielt fastslått og dets størrelse begrenset. Dette siste blev for øvrig ikke gjennomført. Året var ikke omme, sier direktør Hougen i den før nevnte oversikt, før de sikrede fikk både den nye rabatt på 5 % og dessuten den tidligere brukte provisjon på $2\frac{1}{2}$ à 3 %.

Kristianiatariffen for 1904 inneholdt en definisjon av hvad der mentes med «almindelig fart».

«Als in allgemeiner Fahrt befindlich sind alle im offenen Frachtenmarkt beschäftigten Dampfer anzusehen, gleichviel ob sie nur in europäischen Gewässern oder in aussereuropäischen Gewässern oder in beiden verkehren.»

I tilknytning hertil var det bestemt at undtatt fra tariffen skulde være «die im voraus geplante und angezeigte *regelmässige* Fahrt mit eigenen Dampfern und *für eigene Rechnung der betreffende Reederei* von und nach bestimmten in der Polize bezeichneten Plätzen, in oder ausser Europa. Es darf gestattet werden, *ausnahmsweise* von der in der Polize bezeichneten Route abzuweichen — — —». Om dette var tilfellet, skulde i hvert enkelt tilfelle avgjøres av «Verband»s komité for Kristianitariffen. Også den *norske kystfart* skulde være undtatt fra tariffen. Det blev dessuten presisert at denne kun gjaldt *fraktdampere*, således at alle slags spesialdampere (fiske, hvalfangst, buksering o. l.) falt utenfor tariffen.

Nu blev det også inntatt bestemmelser om agentprovisjonen i tillegg til bestemmelsene om rabatten til sikrede. Provisjonens størrelse var ikke fastsatt, men den kunde bare betales når «die betreffende Versicherung in der Tat durch einen Vermittler, bezw. Agenten abgeschlossen worden ist. — An die Reedereien selbst aber darf — ausser dem vorgesehenen Rabatt — eine Vermittler, bezw. Agenturprovision nur dann bewilligt werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass die Reederei auch sonst Assekuranzgeschäfte betreibt — —».

Begge disse spørsmål kom til å spille en stor rolle efterat Centralforeningen overtok tariffen.

I tariffen for 1905 blev det uttrykkelig sagt at forsikringsbetingelsene skulde være Norsk Sjøforsikringsplan, henholdsvis de gjensidige foreningers betingelser. Dette var blitt praktisert også tidligere. Det blev innrømmet dampere under 5 år en reduksjon av 5 % for tonnasjegruppene 1001—1900 og 7½ % for gruppene 1901 og derover. Dog skulde minimumspremien alltid være 5 %. I 1906 blev premiereduksjonen for nye dampere over 3000 tonn øket til 10 %.

Det blev nu bestemt at utbetaling av provisjon til reder eller skibsdisponent bare kunde skje «wenn die Überwachungskommission auf Antrag der betr. Gesellschaft erklärt hat, dass der Reeder oder Schiffsdisponent als Vermittler, bezw. Agent anzusehen ist».

Den næste endring av betydning fant sted i 1908, da tariffen blev omarbeidet på grunnlag av de utvidede erstatningsregler i Norsk Sjøforsikringsplan av 1907. Grunnpremiene blev forhøiet til 6½ % for de lavere tonnasje-

grupper, bibeholdt uforandret for de mellomste og nedsatt til henholdsvis $6\frac{1}{8}$ og 6 % for gruppen fra 3201—4400 og over 4400 tonn. Samtidig blev premiereduksjonen for nye skib nedsatt til $2\frac{1}{2}$ % for alle skib over 1000 tonn. Reduksjonen blev helt sløffet i 1911 og året efter erstattet med et tilsvarende tillegg.

Nu blev det også bestemt at agentprovisjonen ikke skulde overstige 5 %. «Den ausländischen, in Norwegen durch eine Generalagentur arbeitenden Gesellschaften soll es jedoch gestattet sein, mit ihren Generalagenturen private Provisionsvereinbarungen zu treffen. Aber auch diese Generalagenturen dürfen an Reeder, die sie als Agenten anstellen, nicht mehr als 5 % Provision für die von ihnen vermittelten Kasko-Versicherungen abgeben.»

Dette betød at forsøket på å begrense redernes adgang til å få provisjon av sine egne forsikringer, faktisk var oppgitt. Man innskrenket sig nu til å fastsette avdragenes størrelse til 5 % + 5 %.

Samme år blev det også fastsatt en tariff, gjeldende fra 1. januar 1909 for norske *jern- og stålseilskib*. Den var bygget op på samme måte som dampskibstariffen med en grunnpremie av 5,5 % og inneholdt for øvrig bestemmelser svarende til dennes. Det blev nedsatt en særskilt komité til først å utarbeide og derefter håndheve tariffen. Formann var direktør *Stephensen*. I 1912 blev de to komiteer slått sammen til én, hvori utenom Hougen og Stephensen, blev innvalgt direktørene *Whist*, *Kallevig*, *Vedeler* og *Buch*, foruten flere svenske og tyske direktører. Flere av disse var ukjent med norske forhold, sier direktør Hougen, og det viste sig at dette vanskeliggjorde samarbeidet innen komiteen.

«Kristianiatariffen» gjorde det mulig for selskapene å drive kaskoforsikring på en rasjonell basis. Den fikk derved en overordentlig stor betydning for selskapenes konkurransedyktighet på kaskoforsikringens område. Men den hadde også sine svakheter som kom særlig frem fordi kontrollen med dens overholdelse lå under en utenlandsk institusjon. Ordningen med de såkalte «ruteskib» som stod utenfor tariffen, innbød således i høi grad til omgæelser. Det fremheves også av sekretær Farup ved flere anledninger at før Centralforeningen blev stiftet, arbeidet selskapene uten nogen kontroll og gjorde næsten hvad de vilde. Det samme sier styret i Centralforeningen i forbindelse med nyordningen av kontrollen: «Med dette apparat har det vist sig så å si ugjærlig å gjennomføre en effektiv kontroll med at tariffens bestemmelser overholdes og at misvisende fortolkninger ikke finner sted.»

Denne sak blev tatt op i Centralforeningens styre allerede i desember 1911 og det lyktes å komme til en ordning som blev vedtatt på Centralforeningens generalforsamling i juni 1912 og på «Verband»s høsten s. å. Ord-

ningen blev fastslått i et «reglement for kontroll med overholdelsen av de ved Internationaler Transport-Versicherungs-Verband bestående obligatoriske tariffer for Kasko-tids-forsikringer av norske fraktdampskib i almindelig fart og norske seilskib».

Reglementet fastslo at den endelige vedtagelse av tariffen var underlagt «Verband» etter innstilling fra Centralforeningen. Men avgjørelsen av hvilke frakt- og passasjerdampskib i regelmessig utenriks fart skulde være undtatt fra tariffen, skulde treffes i et medlemsmøte i Centralforeningen, som også skulde fastsette premier, provisjonsvilkår og fartsgrenser for disse skib. I desember 1913 blev det overlatt sekretæren på egen hånd å foreta en del mindre lempninger i takster og premier for slike skib.

Provisjonsbestemmelsene i tariffen skulde ikke gjelde generalagenter i forsikringslovens forstand og disse kunde også få samme provisjon av andre som de fikk av sine egne selskaper. Men ellers blev det fastholdt at den høieste rabatt skulde være 5 % og den høieste provisjon 5 % ÷ rabatt.

Endelig blev det rettet opfordring til medlemmene om å anmelde enhver overtredelse av tariffens bestemmelse til sekretæren. Anmelderen kunde «forlange sitt navn hemmeligholdt, når han godtgjør at anmeldelsen hviler på kjensgjerninger».

Dermed var Centralforeningen trådt i «Verband»s sted m. h. t. til kontrollen med at tariffen blev overholdt og fastsettelsen av hvilke skib skulde være undtatt fra tariffen. Men ellers lå den endelige vedtagelse av tariffen fremdeles under «Verband». De norske selskaper hadde ennu et skritt igjen før de var herre over tariffen helt ut.

På generalforsamlingen i august 1912 blev spørsmålet om «fastsettelse av premier og betingelser for ruteskib i utenriks fart» behandlet, men resultatet blev at styret blev bemyndiget til «å behandle alle avvikelser fra Kristianiatariffen og å fremsette forslag til premier, betingelser og fartsklausuler, til hvilken ende dette møte blir å fortsette senere».

Rabatt- og provisjonsreglene blev også behandlet. Direktør *Vedeler* foreslo at rabatten skulde sløifes og at høieste provisjon til agenter skulde være 7½ %, hvorav rederen ikke skulde kunne få mere enn 5 %. Men forslaget som vilde ha medført en reduksjon i rabatt- og provisjon på 2½ %, blev trukket tilbake efterat det med stort flertall var blitt vedtatt at «rabatten under de bestående forhold ikke kan sløifes». Resultatet blev at rabatten og provisjonen fremdeles skulde være 5 + 5 %.

Spørsmålet var stadig fremme utover høsten 1912. Det blev gjort forsøk på å utvide begrepet «generalagent» til også å omfatte agenter som styret skulde innrømme samme vilkår som disse, men dette blev bestemt avslått

av styret. En slik ordning vilde vært i direkte strid med reglementet for Kristianiatariffen. Til slutt blev det i oktober 1912 nedsatt en komité bestående av direktørene Hougen, Stephensen og Kallevig samt generalagent Aalborg for å ta «spørsmålet angående provisjon og kontorhold som helhet under arbeide». Saken blev på ny drøftet på et medlemsmøte i desember 1912 og på den ordinære generalforsamling i juni 1913, hvor komiteen blev supplert med generalagent *Trygve Wettre* og kontorchef *Christophersen*.

Før komiteens innstilling forelå, dukket det op andre vanskeligheter. Året 1913 blev et av de mest bevegede i «Kristianiatariffen»s historie. Det begynte meget fredelig med at generalforsamlingen i juni 1913 innstillet på fornyelse av tariffen i alt vesentlig uforandret for det følgende år. På «Verband»s generalforsamling i september blev det imidlertid besluttet at dampskibskaskotariffen skulde forhøies gjennomsnittlig 10 % og at Centralforeningen skulde utforme detaljene nærmere. De norske representanter på dette møte blev stillet valget mellem forhøielsen eller hele tariffens ophevelse. De turde ikke ta ansvaret for det siste alternativ og gikk derfor med på «Verband»s forslag. Direktør Hougen har i den før nevnte oversikt over Kristianiatariffens historie nevnt at grunnen til «Verband»s holdning var at i «Überwachungskommissionen» var kommet inn flere medlemmer som var ukjent med norske forhold.

Ryktet om denne beslutning kom meget snart til Norge. Allerede få dager efter møtet i «Verband» bragte norske aviser meddelelser om forhøielsen og utover høsten blev den behandlet flere ganger i «Norges Handels- og Sjøfartstidende» i utpreget agitatoriske vendinger.

Den vakte også sterke betenkeligheter i Centralforeningen, men det endte med at styret i september fikk bemyndigelse av generalforsamlingen til å utarbeide ny tariff for 1914 på grunnlag av beslutningen i «Verband».

Flere forslag til forhøielse blev behandlet på styrets møter i oktober og november, samtidig med at presseangrepene fortsatte med en om mulig økende iver. De gjensidige foreninger nyttet høvet til å fiske i rørt vann og hadde adskillig hell med sig. Resultatet blev at først blev en annen besluttet forhøielse, nemlig av premiene på salpeterforsikringer opgitt av «Verband», og derefter også forhøielsen av kaskopremiene på et møte i Kjøbenhavn i november 1913. Tariffen blev vedtatt uforandret for 1914.

Det var ikke uten grunn «Sjøfartstidende» triumferte over dette utfall. Det fant tiden inne til å påvise i en rekke artikler de mangler norsk sjøforsikring led av, men ulykkeligvis uten å gi nogen brukbar veiledning. Det som trengtes var efter bladets mening «en sterk mann», en diktator som kunde

skape ordnede forhold. I betraktning av at dette var i 1913, må man si at bladet var forut for sin tid.

Samme år kom også spørsmålet om «ruteskibene» op til behandling. Tidligere hadde ordningen, eller rettere sagt uordenen nærmest vært den at hver assurandør på egen hånd hadde avgjort hvilke skib som var «ruteskib» og som følge derav undtatt fra tariffen. Disse skib betalte en langt mindre premie enn den tariffbestemte, til dels under halvparten. På den måten blev selve tariffsystemet efter hvert uthulet innenfra. Nu var det meningen at avgjørelsen av hvilke skib som skulde frigis fra tariffen, skulde treffes av Centralforeningens medlemsmøte overensstemmende med reglementet for Kristianiatariffen.

Styrets flertall foreslo at kun visse bestemte rederiers skib, som var anmeldt som ruteskib, tilsammen 184, skulde være fritatt for tariffpremie. Det viste sig straks at hertil kom adskillige, som ikke var anmeldt på forhånd, men som utvilsomt måtte stilles i samme klasse. I motsetning hertil foreslo direktør Hougen at man ikke skulde røre ved de fritagelser som bestod på det daværende tidspunkt, men at enhver nydannelse skulde behandles strengt efter tariffen.

Saken blev inngående diskutert, men det viste sig at det ikke var mulig å komme til enighet om nogen beslutning. Det blev likefrem truet med at vedtagelsen av majoritetens forslag vilde føre til at foreningen blev sprengt. Det var altså nødvendig å utsette avgjørelsen samtidig med at det blev overlatt til styret å fremkomme med forslag om hvilke kaskogrupper skulde kunne forsikres som ruteskib. Dessuten blev det vedtatt forbud mot å fornye «de nuværende avvikelser fra Kristianiatariffen» til lavere premier eller på gunstigere betingelser enn de var dekket for 1913.

Endelig blev «provisjonskomiteen»s innstilling behandlet på et medlemsmøte i desember 1913. Allerede i august hadde saken vært nevnt i en generalforsamling i forbindelse med et tysk forslag om å sløife rederirabatten. Dette blev enstemmig forkastet og det blev vedtatt å sende en skrivelse til «Verband» om «de utilfredsstillende rabatt- og provisjonsforhold der for tiden råder».

Det lyktes imidlertid ikke å overbevise «Verband» om at en forbedring i provisjons- og agentforholdene ikke kunde gjennomføres og Centralforeningen fikk på «Verband»s generalforsamling i september 1913 et formelig ultimatum: «Verband» vilde ta saken i sin egen hånd, hvis ikke en ordning blev opnådd innen årets utgang.

«Provisjonskomiteen» var ikke kommet til enighet. Det striden gjaldt var provisjonen til de agenter som ikke var generalagenter og som derfor ikke nød godt av spesialbestemmelsen i tariffen om at generalagenters provi-

sjon kunde bestemmes helt fritt. Rederne fikk alltid 5 + 5 %, så skulde agentene overhodet ha nogen interesse av å arbeide med kaskoforsikringer, måtte de ha et ekstra tillegg til denne provisjon. Den ene fraksjon i komiteen foreslo at spesielt registrerte agenter, ikke mere enn én i hver by for hvert selskap, skulde ha rett til en særprovisjon på 2½ % i tillegg til de 10 % (5 + 5) som rederne fikk. Dessuten skulde også tidligere generalagenter kunne få samme provisjon som de hadde fått av sitt selskap.

Den annen fraksjon foreslo at agentprovisjonen ikke måtte overstige 5 % av premien ÷ rabatt. Dette vilde i praksis bety, efter hvad sekretær Farup sa på generalforsamlingen, at erhvervelse av kaskoforsikringer ikke kunde gå gjennom tredjemenn som agenter. Det blev fra denne fraksjons side, spesielt av direktør Stephensen argumentert med at forhøielsen av agentprovisjonen til 12½ % tilsammen, bare vilde føre til at avdragene til rederne øket til samme beløp.

Hertil svarte direktør *L. Karlsen* at denne engstelse bunnet i at direktør Stephensen ikke hadde «riktig gjort sig fortrolig med hvilket utmerket regulerende apparat denne centralforening kan bli, hvis medlemmene holder dens mål høit, men det er nødvendig. Hvis medlemmene holder foreningen høit og ærlig og redelig beslutter sig til å følge bestemmelsene, så mener jeg at da er de bekymringer overflødige».

Ved voteringen blev det vedtatt at det førstnevnte forslag skulde legges til grunn for behandlingen. Dette førte til at flere av tilhengerne av det annet forslag forlot møtet uten å delta i sakens videre behandling. I likhet med hvad der hendte ved en annen historisk bekjent anledning, fortsattes møtet som en slags «rumparlament» og tilendebragte detaljbehandlingen av saken.

Nogen betydning for tariffen for 1914 kunde denne beslutning ikke få, da det nu var for sent å få «Verband»s tilslutning til den.

Begivenhetene i 1913, særlig «Verband»s forsøk på å forhøie kaskopremiene mot de norske selskapers råd, hadde vist at ordningen mellem «Verband» og Centralforeningen ikke var tilfredsstillende. Det var nødvendig at Centralforeningen fikk rett til å behandle tariffen helt selvstendig. Arbeidet herfor blev tatt op i mars 1914 og allerede i mai lyktes det efter en utmerket innsats av sekretær Farup å avslutte en ny overenskomst med «Verband». Den gikk ut på at alle Centralforeningens tariffer, derunder også «Kristiania-tariffen» skulde være obligatorisk bindende for alle «Verband»s medlemmer, når de var vedtatt av Centralforeningen, enten på den ordinære generalforsamling i juni eller på en ekstraordinær i august. Dette gjaldt alle direkte forsikringer tegnet i Norge og alle fakultative reassuranser, for «Kristiania-

tariffen»s vedkommende også obligatoriske reassuranser fra de gjensidige foreninger.

Der skulde fremdeles være en «Überwachungskommission» på 8 medlemmer, hvorav 4 skulde velges av Centralforeningen og 4 av «Verband». Dessuten skulde «Verband»s generalsekretær ex officio fungere som «Vorsitzender» og ha avgjørelsen i tilfelle av stemmelikhet. Kommisjonens oppgave var begrenset til å påse den riktige gjennomførelse av overenskomsten mellom foreningene, den kunde ikke endre overenskomsten eller gripe inn i Centralforeningens rett til selvstendig å fastsette og forandre premier og betingelser. Centralforeningens representanter i komiteen blev *Hougen, Whist, Wettre* og kontorchef *Christiansen* (Lyngaas & Co.).

Det fremgår ikke av selve overenskomsten, men derimot av forhandlingene på den ekstraordinære generalforsamling i Centralforeningen høsten 1914 at det var forutsetningen fra «Verband»s side at agentspørsmålet blev løst og at tariffen blev gjort gjeldende for «ruteskibene». Så snart disse spørsmål var blitt ordnet, vilde «Kristianiatariffen» ligge helt og holdent under Centralforeningen.

Men overenskomsten medførte også at alle andre obligatoriske tariffer som Centralforeningen hadde vedtatt eller kom til å vedta, vilde bli bindende for «Verband»s medlemmer. Krigen medførte at overenskomsten hverken på dette punkt eller for øvrig fikk den betydning man antok da den blev inngått. Men det forringer ikke den innsats som blev gjort fra Centralforeningens side i denne sak, like så litt som den elskverdighet og godvilje «Verband» viste.

På den ordinære generalforsamling i juni 1914 blev det overensstemmende med de nye vedtekter valgt en særskilt komité med Hougen som ordfører til å behandle tariffen («Kristianiatariffkomiteen»). Ellers blev agentspørsmålene og ruteskibene atter drøftet, idet forsamlingen uttalte sig «prinsipielt for at samtlige rutedampere i utenriks fart fra 1. januar 1915 bringes inn under tariffen».

Den nyvalgte komité trådte straks i virksomhet og hadde sitt forslag til ny dampskibstariff ferdig allerede i slutten av juli. Det var meningen at det skulde vært behandlet på en generalforsamling i august måned, men på grunn av krigsutbruddet lot det sig ikke gjøre før i oktober og november. Behandlingen av forslaget varte i 30 timer fordelt på 5 møter og det stenoграфiske referat utgjør 442 sider. Det er sikkert den drøieste generalforsamling Centralforeningen nogensinne har hatt.

Først blev «ruteskibene» behandlet. Komiteen hadde oprinnelig foreslått at det skulde innføres en begunstigelsesrabatt for de rederier som «i

henhold til en over 3 år ført statistikk viser en gjennomsnittlig fortjeneste på havaripremier på samtlige skib», men dette hadde komiteen etter krigsutbruddet selv trukket tilbake «for iår» heter det uttrykkelig i protokollen.

For «ruteskib», d. v. s. skib som går i «forut planlagt og bekjentgjort regelmessig fart underholdt for vedkommende rederis egen regning med egne dampskib fra og til bestemte i polisen betegnede steder i eller utenfor Europa», kunde generalforsamlingen med $\frac{2}{3}$ -dels majoritet tilstå en rabatt. Samtidig skulde også farts klausuler og andre vilkår, deri innbefattet rabatt- og provisjonsbestemmelser, fastsettes. For tilfelle som kom til efterat generalforsamlingen var avholdt, skulde alt dette gjøres av foreningens sekretær efter fornøden konferanse med tariffkomiteen og/eller andre medlemmer av foreningen.

Fastsettelsen av rabatt m. v. til «ruteskibsrederiene» optok megen tid og førte til langvarige debatter, men nogen mere almindelig interesse har de ikke.

Komiteen hadde foreslått en forhøielse av premien på gjennomsnittlig 3 %, men forslaget blev forkastet. Sporene fra forsøket året i forveien skremte for mange.

Derimot blev det vedtatt premier for «interesseforsikringer», som før hadde vært utenfor tariffen, varierende fra 2 % til 7,7 % efter skibets alder. Samtidig blev forsikringer på «ubetegnet interesse» for rederiet begrenset til 15 % av kaskotaksten. Dette siste spørsmål dukket op igjen stadig under krigsårene.

Komiteens forslag m. h. t. agent- og provisjonsspørsmålet gikk ut på at de bestemmelser som var vedtatt høsten 1913, skulde optas i tariffen for 1915. Efter disse skulde rabatten og provisjonen ikke overstige 10 %, men at der i tillegg til disse samlede avdrag (5 + 5) kunde utbetales en særprovisjon på $2\frac{1}{2}$ % til en agent for hvert selskap i hver by.

Diskusjonen om dette emne blev meget varm og meget langvarig, men det blev ikke fremholdt noget som ikke var blitt sagt allerede året i forveien. Resultatet var derimot et annet. Først blev komiteens forslag forkastet og derefter led et forslag om å beholde den gamle tariffs bestemmelser uforandret samme skjebne. Endelig blev et forslag om å beholde den gamle tariff, men med provisjonsbestemmelsene efter den nye, også forkastet. Det må erindres at forslaget om en særprovisjon på $2\frac{1}{2}$ % på toppen av de tidligere avdrag, hang sammen med den premieforhøielse som komiteen hadde foreslått. Når ikke den var blitt vedtatt, var forutsetningen for en forhøielse av provisjonen bortfalt.

Resultatet av disse voteringer var altså at man ikke hadde kunnet bli enig om nogen «Kristianiatariff» for 1915. For å redde tariffen, samlet man

sig til slutt om et forslag, som var blitt fremsatt av generalkonsul *Wesmann* om at de gamle provisjonsbestemmelser skulde bibeholdes med det tillegg at hvert selskap fikk rett til å ansette en agent med særprovisjon i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Arendal. Dog gjaldt dette ikke hvis noget selskap hadde avdelingskontor på et av disse steder. Centralforeningens kontor skulde føre en liste over de agenter som hadde rett til særprovisjon og de skulde gi en erklæring på tro og love om ikke å avstå nogen del av sin provisjon til sikrede. Men selv disse agenter kunde ikke tilståes nogen særprovisjon av forsikringer som blev tegnet av rederi i hvis tjeneste de stod. Det blev også vedtatt at bestemmelsene om særprovisjonen ikke skulde trykkes, men bare stå i protokollen. Dette blev forandret høsten 1916, efterat sekretær Farup hadde uttalt at de var blitt i den grad konfidentielle at endog assurandørene selv efter hvert hadde sluttet å legge merke til dem.

Provisjonsbestemmelsene skulde nu som før ikke gjelde generalagentene.

Tariffen for 1915 inneholder også bestemmelser om de såkalte «konesjoner på reassuranse fra gjensidige foreninger». Disse reassuransekontrakter skrev sig opprinnelig fra 1901 og var opprettet på de dagjeldende fulle tariffvilkår. Da tariffsatsene blev forhøiet i 1908, blev de ikke forhøiet for disse spesielle kontrakter, som således ikke lenger var tariffmessige, til tross for at tariffen gjaldt alle reassuransekontrakter fra gjensidige foreninger. Det lyktes de selskaper som hadde disse reassuransekontrakter, å få dispensasjon til å fortsette med dem, uten at det var blitt nevnt noget om det i tariffen. Nu blev det inntatt en bestemmelse om forholdet i tariffen, samtidig med at det blev presisert at «konesjonen» bare gjaldt for et år og at det stod alle Centralforeningens medlemmer fritt for å konkurrere om kontraktene på samme vilkår som vedkommende selskaper hadde hatt tidligere. De blev for øvrig også fornyet neste år, til tross for at premieforhøielsen gjorde dem ennu urimeligere enn før.

Tariffen for jern- og stålseilere blev fornyet uforandret for 1915.

Fra og med 1915 setter krigen sitt preg også på «Kristianiatariffen». Det blev nødvendig stadig å øke premiene, dels på grunn av dyrtiden og dels fordi sjøassurandørene måtte bære en stor del av krigsrisikoen ved farten til sjøs. Allerede i juni 1915 blev det vedtatt å forhøie premiene med 12 ½ %, men uten forhøielse av minimumspremiene, og høsten 1915 blev det vedtatt å forhøie premiene med 20 % og minimumspremien til 5¼ %. Dette siste blev dog straks annullert, men det blev nødvendig å ta spørsmålet op igjen allerede våren 1916. Da blev minimumspremien fra 30. april 1916 forhøiet til 5¾ %. Det er karakteristisk for hvordan krigsrisikoen hadde motivert

denne forhøielse, at det samtidig blev bestemt at halvdelen av den skulde ristorneres, hvis skibet ikke hadde befunnet sig i krigsfarvann i hele forsikringstiden.

Høsten 1916 blev minimumspremien ikke forhøiet, men premiene ellers fikk et tillegg som svarte til 50 % av premien efter tariffen av 1915. Det blev sterkt fremholdt at forhøielsen blev foretatt helt i blinde, ingen kunde si hvordan krigen vilde utvikle sig i løpet av 1917. Det viste sig i løpet av våren 1917 at ytterligere forhøielse var nødvendig og minimumspremiene blev fra 1. mai forhøiet til $6\frac{3}{4}$ % samtidig med at alle andre premier steg meget sterkt.

På samme måte og i samme forhold steg interessepremiene fra 2 % til 3 % og likeså premiene for jern- og stålseilere. At de stadig stigende takster i disse år medførte en sterk økning i premieinntektene, behøver knapt å nevnes.

Særlige vanskeligheter skapte stigningen i skibsverdiene for interesseforsikringene. Allerede høsten 1915 blev det tillatt å tegne interesseforsikringer op til 25 % av taksten mot før 15 %, med rett for Centralforeningens sekretær til å gi dispensasjon. Året efter blev grensen satt til 50 %, uten adgang til dispensasjon. Høsten 1917 blev det gjort forsøk på å reformere interesseforsikringene ved å innføre en ny forsikringsform «kasko kun mot totalforlis», men da de gjensidige foreninger ikke vilde gå med på at forsikringssummen skulde begrenses til 25 % av kaskotaksten, blev planene oppgitt og alt blev ved det gamle.

Utenom disse spørsmål som krigen og dyrtiden skapte, hadde man andre vanskeligheter å overvinne og det var hvert år bare såvidt det lyktes å bringe «Kristianitariffen» frelst i havn.

Høsten 1915 blev det vedtatt at tariffen for fremtiden ikke bare skulde gjelde obligatoriske, men også fakultative reassuranser fra selskapene, slik at disse herefter kom i samme stilling som de gjensidige foreninger. Hensikten var sannsynligvis å begrense de utenforstående selskapers adgang til å by lavere premier enn tariffens og etterpå reassurere sine risikoer i selskapene.

På denne generalforsamling behandlet man på ny «ruteskibene». Sekretæren pekte på at Centralforeningens arbeide med denne sak hadde ført til gode resultater. Før Centralforeningen overtok behandlingen av tariffen, øket antallet av ruterederier ustanselig. Det blev endog hevdet at bare ett rederi forpliktet sig til i regelen ikke å befare annet enn europeiske farvann, så skulde det være nok til å betrakte det som «ruterederi». Denne utvikling var blitt stoppet. Efterat Centralforeningen var begynt sitt arbeide med saken, var det ikke kommet til et eneste nytt tilfelle og 40 à 50 av de «ekte rute-

rederier» var blitt sjaltet ut, samtidig med at det var opnådd en ikke liten premieforhøielse for de gjestående. Det blev nu vedtatt at hvis et skib gikk utenom den fastsatte rute, skulde det for denne tid beregnes tariffpremie. Ellers har behandlingen av de enkelte ruter ingen almindelig interesse.

Nu må det ganske visst innrømmes at på dette punkt kom krigsforholdene Centralforeningen til hjelp. Det blev efter hvert som sjøkrigen blev rettet mot all skibsfart, likegyldig om den var nøytral eller ikke, mere og mere umulig å drive nogen rutefart. Det lyktes dog ikke helt å få «ruterabatten» avskaffet. Både i 1917 og 1918 blev det gjort forsøk på i stedet å innføre en «begunstigelsesrabatt» for skib som hadde gitt gunstige resultater og et tillegg til tariffpremien for dem som hadde bragt tap for assurandørene. I 1917 blev et slikt forslag vedtatt, men riktignok med en tilføielse om at «det for tiden ikke er anledning til å bringe det i anvendelse». Det blev fastsatt ruterabatter også for 1918 for i alt 9 rederier, til tross for at alle var klar over at det ikke lenger var noget skib i utenriks fart som med rette kunde betegnes som «ruteskib». I 1917 og 1918 blev det vedtatt regler om spesialtariffing, men de kom ikke i synderlig utstrekning til å bli prøvet i praksis, fordi tariffsystemet blev ophevet i begynnelsen av 1919. Men også i 1918 blev det vedtatt at de rederier som hadde ruterabatt efter tariffen for 1918, skulde beholde den for 1919 istedenfor å få spesialrabatt efter de nye regler. Vanskelighetene med de såkalte «ruteskib» fulgte altså «Kristiania-tariffen» som en skygge i hele den tid den bestod.

Det samme gjaldt også agent- og provisjonsspørsmålet. Det viste sig snart at beslutningen fra høsten 1914 om at agenter med særprovisjon bare kunde ansettes i 5 byer, var ugjennemførlig. Det blev i stedet vedtatt at hvert medlem kunde ansette en slik agent i hver by, men heller ikke denne beslutning blev gjennomført. I mars 1917 opplyses det i Kristiania-tariffkomiteens protokoll at styret og komiteen «på grunn av forskjellige foreteelser i den senere tid og de mange nydannelser ikke hadde funnet det tilrådelig å iverksette bestemmelsen før saken er forelagt en ny generalforsamling».

Dette skjedde høsten 1917. Først blev det i september vedtatt at rederabatten på 5 % skulde sløifes, men dette blev omgjort allerede i november med den begrunnelse at «det var uheldig å røre ved gamle hevdvunne provisjons(rabatt)bestemmelser». Særprovisjonen på 2½ % blev oprettholdt og kunde tilståes «institusjoner og personer som av generalforsamlingen dertil autoriseres og som for øiemedet har underkastet sig de garantiforpliktelser mot misbruk som til enhver tid fordres». Ethvert forsøk på begrensning av de autoriserte agents antall var således nu opgitt.

Samtidig blev det bestemt at «en reder der måtte være autorisert som agent, kan for de skib han selv disponerer ikke tilståes mere enn 5 % provisjon. Det samme gjelder personer der er knyttet til vedkommende rederis forretning».

Denne bestemmelse viser at ordningen var i ferd med å gli ut, slik som det var blitt forutsagt av motstanderne av særprovisjonen. Det var i praksis blitt innrømmet rederne rett til særprovisjon med den ene undtagelse, som det var lett å omgå, at de ikke måtte oppebære mere enn 5 % for de skib de selv disponerte.

For å bøte på dette vedtok styret og «Kristianiatariffkomiteen» i desember 1917 at «hvert av Centralforeningens medlemmer kan kun få autorisert 2 agenter og disse kan kun tilståes den i Kristianiatariffens avdragsbestemmelser punkt d omhandlede særprovisjon av 2½ % av det selskap (eller de selskaper) på hvis ansøknings de er blitt autorisert».

Denne ordning fikk ikke tilslutning på et medlemsmøte i januar 1918. Styret meddelte 17. januar at «medlemmenes interesser på dette punkt er så divergerende at det er umulig å finne en ordning som kan tilfredsstille alle». Komiteen og styret foreslo derfor at man skulde vende tilbake til ordningen av 1917 og autorisere en agent i hver by med rett til særprovisjon. Heller ikke dette forslag kunde gjennomføres på grunn av uenighet innen styret og da man ikke vilde innkalle generalforsamlingen ennu en gang, besluttet styret i februar 1918 å gjennomføre generalforsamlingsbeslutningen fra høsten 1917 og autorisere agenter uten nogen begrensning.

Som man kunde vente, viste denne «autorisasjon» sig å være det rene spillfekteri. I løpet av det år som gikk før «Kristianiatariffen» blev ophevet, autoriserte styret 190 agenter. Selskapene kunde m. a. o. få autorisert de agenter de ønsket og «særprovisjonen» på 2½ % var således blitt en del av de almindelige avdrag.

Høsten 1917 blev det vedtatt at hvert medlem skulde deponere en solaveksel på kr. 10 000 til sikkerhet for at tariffen blev overholdt. Dette blev vedtatt efter inntrengende henstillinger fra styret og tariffkomiteen, efterat generalforsamlingen først én gang hadde forkastet forslaget. Det blev sterkt fremholdt at Centralforeningen ikke kunde finne sig i at dens tariffen blev overtrådt uten at dette medførte nogen straff. Det gikk imidlertid tregt med å få disse vekslar innsendt fra alle selskaper, og ennu et år efter manglet adskillige. Høsten 1918 var det på tale å ekskludere de selskaper som ennu ikke hadde sendt de påbudte vekslar, men på grunn av tariffsystemets sammenbrudd våren 1919 bortfalt spørsmålet.

Andre kaskotariffer.

I det «program» som lå til grunn for Centralforeningens stiftelse, var det **pekt på at den skulde arbeide for innførelse av obligatoriske tariffer og polisevilkår, hvor misforhold erkjennes å være til stede.**

Arbeidet blev tatt op straks efterat foreningen hadde begynt sin virksomhet. I sirkulære nr. 3, utsendt 2. november 1911, bebudes det at «med det første vil der fremkomme forslag til en del obligatoriske tariffer». Dette gjaldt både kasko-, vare- og fraktforsikringer. De to sistnevnte skal bli behandlet i neste avsnitt.

Generalforsamlingen i mai 1912 vedtok tariff for bygge-, stabel- og prøve-turrisiko efter forslag vedtatt på et tariffmøte på Finse i februar 1912. Premiene varierte efter forsikringens varighet fra $\frac{1}{6}$ % for inntil 3 måneder til $\frac{22}{60}$ % for inntil 8 måneder med en del høiere satser, hvis prøveturen var inkludert. Provisjon eller rabatt til sikrede skulde ikke gis. Forsikringen omfattet skade på selve nybygningen og på gjenstander der var forberedt til bruk for eller importert til bruk for fartøiet, likegyldig om de befant sig i arbeidsrum eller magasiner eller allerede var brukt under bygningen. Den dekket mot all fare under bygningen så vel som all skade tilføiet fartøiet eller forårsaket ved fartøiet før, under eller efter stabelavløpningen.

I 1913 blev det vedtatt et tillegg om at «skibets hele kontraktsverdi må deklarerer til forsikring fra bygningens påbegynnelse eller fra den tid den første risiko inntreer».

I 1914 blev det valgt en særskilt komité for denne tariff, først med direktør *Stephensen* og derefter med direktør *Buch* som ordfører. Fra 1916 var direktør *Birger J. Høyer* ordfører.

Fra 1916 av blev premiene øket. Ved tariffens ophevelse våren 1919 utgjorde de for inntil 3 måneders forsikringstid 0,35 % og for inntil 12 måneder 1,10 % med tillegg, hvis prøvetur skulde være inkludert.

Hvalfangertariffen blev også vedtatt i 1912 ved skriftlig avstemning og skulde gjelde fra 27. juli s. å. Den omfattet både kasko, utstyr og hvalprodukter. Tariffen var meget vidløftig med forskjellige premiesatser for de forskjellige farvann fra Spitsbergen i nord til Kerguelen i syd og varierende eftersom forsikringen gjaldt dampere eller seilere. Det er ugjørlig å gi detaljerte opplysninger om de forskjellige premiesatser, som for øvrig også blev endret ofte. Rabatt til sikrede kunde ikke gis, men derimot en provisjon eller kurtasje, først på 6, senere på inntil 8 %.

I de «særskilte betingelser» var det fastsatt at risikoer som ikke rammes av tariffen, skulde behandles i «vedtektsmessige former», men i tilfelle av at

dertil ikke var tid, skulde premiene fastsettes av foreningens sekretær. Det fremgår av komiteens protokoll at der var særdeles mange spesialtarifferinger. Dessuten inneholdt de særskilte betingelser en egen «bergningsklausul», som tilsiktet å begrense en ekspedisjons krav på bergelønn for hjelp ydet «egne eller leiede skib eller egen eiendom» og en bestemmelse om at gjensidige hvalfangerforeninger ikke skulde godkjennes som hovedassurandører eller ha rett til å treffe bindende disposisjoner i havaritifelle. «Heller ikke må reassuranse eller koassuranse fra nogen sådan forening overtas. Ei heller må overtas forsikringer gjennom sådan forenings funksjonærer.»

Tariffen blev ikke mottatt med ublandet begeistring, spesielt naturligvis ikke av «Hvalfangernes Assuranceforening». Det blev forhandlet med denne forening, men først i 1917 blev bestemmelsen endret derhen at reassuranse eller koassuranse kunde overtas fra gjensidige foreninger til tariffens betingelser og premier med en retur av i alt 8 %.

Den særskilte komité for tariffen blev valgt i 1913, fra først med direktør *Hougen* som ordfører. Han blev i 1914 avløst av direktør *Lindqvist* og denne igjen i 1916 av generalkonsul *Wesmann*.

På generalforsamlingen i juni 1912 blev det nedsatt en komité til å behandle spørsmålet om *obligatorisk overenskomst om kaskoforsikring av dampskib i norsk kyst-, fjord- og innsjøfart*. Komiteens forslag, som for øvrig også omfattet rutegående motorfartøier, blev behandlet på generalforsamlingen i juni 1913. Det gjorde sig for øvrig i 1913 gjeldende en viss reaksjon mot nye obligatoriske avtaler efter de mange som var avsluttet året i forveien, men det blev gjort en undtagelse for kystkaskooverenskomsten. Den var oppbygget på en helt annen måte enn Centralforeningens tidligere tariffoverenskomster.

Kyst-, fjord- og innsjøfarten hadde ikke vært regulert før. Den lå helt utenfor «Kristianitariffen» og det foregikk en konkurranse om forretningen som bare kunde føre til at premiene blev ulønnsomme. Overenskomsten tok sikte på å «forebygge premienes ytterligere senkning og efter hvert å opnå forbedrede premier». Men dette blev ikke gjort ved at der blev opstillet bestemte premiesatser, som ikke kunde fravikes, men ved at de gjeldende premier og øvrige vilkår blev fastslått som obligatoriske. Betingelsen herfor var at premier og andre forsikringsvilkår blev anmeldt til Centralforeningens sekretær, som skulde føre et register herover. Dette register skulde som helhet bare være tilgjengelig for sekretæren, men han skulde ha rett og plikt til å gi opplysninger om enkelte skib, når han blev spurt derom. Intet selskap (generalagent) hadde rett til å tilby forsikring av noget skib som gikk inn under overenskomsten, uten å ha innhentet opplysninger hos sekretæren.

Tilbud om billigere premier eller gunstigere betingelser enn de som blev op-gitt, var brudd på overenskomsten. I 1917 blev det vedtatt en tilføielse om at et slikt tilbud ikke kunde fremkomme tidligere enn 1 måned før forfall.

Ved «nye tilfelle» d. v. s. nybygninger eller eldre fartøier som ikke hadde vært forsikret hos noget medlem av foreningen tidligere, skulde premiene fastsettes av foreningens sekretær. Det var også dennes plikt å foreta for- andringer i bestående premier «etter forslag av den som besidder forretningen». Han skulde i den anledning konferere med medlemmene av tariffkomiteen eller andre medlemmer av foreningen og fremlegge tarifferingen for komiteen snarest mulig.

Denne ordning hadde selvfølgelig sine svakheter. Bl. a. var forholdet til de utenforstående selskaper vanskelig, og generalforsamlingen bemyndiget da også styret til «å søke istandbragt en overenskomst med Sjøforsäkrings A/B «Ocean» gående ut på gjensidig beskyttelse på dette område». Den hadde også den svakhet at det var vanskelig å få premiene *forhøiet*. I krigsårene henledet styret flere ganger medlemmenes oppmerksomhet på den adgang tariffen bød til å få premiene forhøiet, men nogen iver i den retning kan ikke spores. Registersystemet krevet også meget arbeide, spesielt fordi forespør- lene stadig øket i antall.

Fordelen ved ordningen var allikevel større enn svakhetene. Overens- komsten åpnet muligheter for en individuell risikobedømmelse i motsetning til de uelastiske premietariffer og pekte derved på nye veier i tariffarbeidet.

På generalforsamlingen i juni 1916 blev overenskomsten utvidet til å omfatte kaskointeresseforsikringer. I 1918 fikk den en tilføielse om at den også skulde gjelde «motorskib over 100 bruttotonn i post-, passasjer- og fraktfart på den norske kyst».

Kyst-kasko-overenskomsten hadde også sin særskilte komité, men da registerføringen og tarifferingen lå under sekretæren, spilte komiteen en meget tilbaketrucken rolle. Den holdt dog adskillige møter i 1918 og ila en del mulker for forskjellige overtredelser av tariffen. Direktør *Hougen* var ordfører 1916—17 og formentlig også de øvrige år, uten at dette med sikkerhet fremgår av protokollen.

På generalforsamlingen i juni 1914 blev det vedtatt en ny tariff for «kravelbyggede dekkfartøier (galeaser, jakter, skøiter, slupper og kuttere) utstyrt for seilas og med motor til frakt-, transport-, ekspress-, fiskeri- og fangstbruk» (*motorbåt-tariffen*).

Tariffen gjaldt fart på den norske kyst og premiene varierte efter far- tøiets verdi og fartsområde fra 3½ % til 6½ % for 1 år, som var den korteste tid forsikringen kunde overtas på. I 1917 blev premiesatsene forhøiet til

8 % som maksimum og i 1918 endog til 8½ %. Dessuten var det alders-tillegg for båter eldre enn 5 år og stigende for hvert femte år til det fem og tyvende, da tillegget var 50 % av premien. Over 30 år gamle kravelbyggede eller 20 år gamle klinkbyggede skulde som regel ikke forsikres. Dessuten inneholdt tariffen spesialbestemmelser om skade på motor med ramme og tilbehør, samt aksel og propeller. De skulde bare erstattes, når skaden var bevirket ved støtning, sammenstøt eller brand og med 1/10-dels avdrag årlig.

Av de «særskilte bestemmelser» må spesielt merkes at det alltid blev krevet takst over fartøiet avgitt på et spesielt takstskjema av uvillige menn.

I 1916 blev det vedtatt et tillegg om at «rabatt og/eller kurtasje og/eller provisjon til den forsikrede eller den der disponerer forsikringen, gis ikke. Derimot kan tredjemann som agent tilståes en provisjon på inntil 7,5 %».

Det blev opnevnt en egen komité for tariffen i 1914. Komiteens protokoll begynner først i 1917, da direktør Z. Zachariassen var ordfører. Den holdt adskillige møter i 1917 og 1918 og avviste da flere forslag til endringer i forsikringsvilkårene, således om å innføre korttidsforsikringer og forsikring «kun mot totalforlis». Det viste sig også vanskeligheter med å trekke grensen mellom de motorfartøier, som gikk inn under «kyst-kasko-overenskomsten» og de som «motorbåt-tariffen» skulde gjelde for.

«Motorbåt-komiteen» tok avstand fra forslaget om å opheve tariffen i 1919, da de anså den for en nyttig tariff, som ikke hemmet Centralforeningens medlemmer i konkurransen med non-tariffelskapene. Resultatet blev imidlertid at den delte skjebne med de øvrige tariffer.

Vare- og frakttariffer.

På dette område hadde det vært forskjellige tariffer i virksomhet helt fra 1877. De var blitt gjennomgått og vedtatt på «det første norske assuransemøte» i 1883 og var sist blitt samlet og utgitt av «Norske Sjøforsikrings-selskapers Forening» i 1905 («den røde bok»).

Arbeidet med å supplere disse eldre tariffer blev tatt op allerede høsten 1911 og styrets forslag til nye tariffer blev vedtatt på generalforsamlingen i juni 1912. Tariffene gjaldt «frakt og utstyr med seilere» (*Frakttariffene*) for forskjellig slags last (trelast, kull, korn, kaffe m. v.) fra og til en rekke havner i alle verdensdeler. Premiene var fastsatt under hensyn til skibets alder, lastens art, reisens varighet og årstiden m. v.

Til samtlige tariffer var knyttet provisjons- og kurtasjebestemmelser, hvorefter rabatt ikke skulde gis. Derimot kunde rederen tilståes en kurtasje

på inntil 7½ %, hvis han *ikke* var agent og en provisjon av samme størrelse, hvis han *var* agent. Forskjellen er, som man ser, uhyre fin. Virkelige agenter kunde tilståes en provisjon på 2½ % på den uttrykkelige betingelse at de ikke skulde avstå nogen del av provisjonen til sikrede eller den som disponerte forsikringen.

Forholdet til de eldre tariffer i «den røde bok» blev ordnet på den måte at de skulde gjelde alle forsikringer av frakt og utstyr med jernseilere som de nye tariffer ikke inneholdt bestemmelser om. Derimot skulde deres bestemmelser om forsikring av varer ikke optas i de nye tariffer.

I 1914 blev det tilføjet at for reiser, som ikke rammes av de gjeldende obligatoriske tariffer, skulde premiene fastsettes av sekretæren efter fornøden konferanse med medlemmer av tariffkomiteen eller andre av foreningens medlemmer. Ordfører i tariffkomiteen var direktør *Lindqvist*.

I 1916 blev premiesatsene i frakttariffene forhøiet med 10 %, samtidig med at det blev vedtatt en ny obligatorisk overenskomst om at premiene for alle trelastforsikringer, frakt, utstyr m. v. på treseilskib i Nord- og Østersjøfart skulde beregnes efter «den røde bok» med 100 % tillegg.

I 1917 blev premiene i «den blå tariff» forhøiet fra 16. mai med gjennomsnittlig 50 %. I «den røde tariff» blev alle satser forhøiet med 100 %, med undtagelse av trelast-tariffen, hvor forhøielsen var 300 %. Dette førte til at premiene blev høiere efter «den røde tariff» enn efter «den blå» og gjorde en revisjon av disse tariffer høist påkrevet, selv om det ikke var det mest ønskelige tidspunkt for en slik revisjon midt under krigen. Arbeidet blev påbegynt i mars 1918 av det nedsatte arbeidsutvalg (kontorchef *Einar Larsen*, direktør *Høyer* og sekretæren), og dets forslag forelå høsten s. å.

I mellemtiden var spørsmålet om en revisjon også blitt optatt i Norges Rederforbund (Seilskibsgruppen), som i en skrivelse til Centralforeningen i juni 1918 pekte på at premiene i sig selv var for høie og dessuten også inkonsekvente. I dette siste hadde Rederforbundet rett.

Arbeidsutvalgets forslag blev først inngående drøftet i komiteen og deretter vedtatt på en ekstraordinær generalforsamling i oktober 1918. Overenskomsten gjaldt forsikring av «ladning, frakt, fraktforskudd, kaskointeresse, kasko kun mot totalforlis, salgsinteresse, fraktinteresse, kaplaken, befraktningskommisjon, assurancepremier, havaripenger m. v. på jern- og stål-skib». Den nærmere ordning var den at jorden var opdelt i 17 områder og at der var utarbeidet en tariff for hvert område, omfattende de reiser som hadde sitt utgangspunkt i området. Det var fastsatt særskilte premier for hvert område, varierende efter årstiden og med tillegg for skib over 30 år. Skib under 15 år kunde få avslag i premien.

For ikke tariffbestemte reiser, provisjoner m. v. gjaldt de samme bestemmelse som i de eldre frakttariffer.

De nye tariffer kom ikke til å bli prøvet i praksis på grunn av tariffenes ophevelse i begynnelsen av 1919. Disse tariffer er de eneste som er blitt ophevet før de hadde trådt i kraft.

I årene fra 1912 til 1919 hadde Centralforeningen også flere andre obligatoriske tariffer og overenskomster. Nevnes kan overenskomsten om *forbud mot forsikring av fisk via tørreplass*, vedtatt første gang i februar 1912. Forbudet hadde sin grunn i at lengden av oppholdet på tørreplassen var høist uberegnelig og kunde variere fra 2—3 til 7—8 måneder. Derved kunde assurandørene lide et premietap og dessuten kunde det bli en høist uheldig sammenhopning av risikoer på én kjøll, når fisken til slutt var tørret.

Det gjaldt også forskjellige spesialtariffer f. eks. for iset sild i kasser eller tønner med dampskib, for varer til og fra Island og Færøyene med dampskib og seilere o. s. v. Viktigere var tariffen for *kull og koks med dampere fra Skottlands og Englands østkyst eller andre Nordsjøhavner*, som blev vedtatt i 1916 og fastsatte bestemte premier for slike ladninger, varierende fra 0,20 % til 0,65 % efter årstiden og med tillegg efter skibets alder. Ved skriftlig avstemning i september 1916 blev premiene for kull og koks på dekk satt til 3 % for sommermånedene og 5 % for høst- og vintertiden. Agentprovisjonen var 10 %, men rabatt måtte ikke tilståes.

Denne tariff var meget omtvistet. På generalforsamlingen i juni 1917 blev det oplyst at de utenforstående selskaper drev en sterk underbudskonkurranse på dette område og det blev endog stillet forslag om å opheve tariffen. Forslaget var imidlertid ikke blitt fremsatt innen den tid som var bestemt i vedtektene (3 uker før generalforsamlingene) og kunde derfor ikke settes under votering.

I oktober 1918 dukket det atter op og nu blev det vedtatt i tariffkomiteen, hvis formann var direktør *Michael Krohn*. Tariffen blev derefter ophevet ved skriftlig avstemning fra 31. desember 1918, altså litt før ophevelsen av de øvrige tariffer.

I 1914 blev det vedtatt en overenskomst om forpliktelse til å benytte felles poliseformular for vare- og fraktforsikringer. Det blev nedsatt en komité til å behandle saken videre, først med direktør *Hougen* og derefter med direktør *Lindqvist* som formann. Den utarbeidet i 1915 poliseformularer for varer og i 1917 generalpoliser. Derimot stod medlemmene fritt for kasko- og interesseforsikringers vedkommende, når politen bare ikke inneholdt noget som stred mot de gjeldende betingelser.

Tariffsystemets sammenbrudd.

Det er av interesse å undersøke hvilken betydning dette tariffsystem, og da spesielt «Kristianiatariffen» hadde.

Dette avhenger av hvordan tariffene blev overholdt. Det er ikke avgjørende forsåvidt at referatene fra de forskjellige generalforsamlinger og også kontorkorrespondansen viser at det blev klaget over overtredelser av tariffene. Disse klager var ikke alltid berettiget og det vilde heller ikke vært avgjørende, om de hadde vært det. Det avgjørende er at tariffene normalt, som almindelig regel blev overholdt. Derved medførte de at det blev satt en standard, et almindelig premienivå som alle kjente til, slik at det ikke kunde lykkes å senke premiene ved å spille den ene assurandør ut mot den annen.

Det er mange vidnesbyrd om at dette er riktig. Således sier styret i beretningen for 1912—13:

«I det store og hele må det sies at samtlige obligatoriske tariffer og overenskomster har vært samvittighetsfullt holdt og sekretæren meddeler at noget brudd på disse utenom de almindelig kjente tilfelle ikke er konstatert. Det har riktignok foreligget en rekke anmeldelser, men disse har ved nærmere undersøkelse vist sig å hvile på et feilaktig grunnlag.»

Også i generalforsamlingene blev det flere ganger uttalt at foreningens tariffarbeide hadde båret gode frukter. «Forsikringstidende» gav uttrykk for det samme i sine årsoversikter.

Krigsutbruddet endret i og for sig ikke dette forhold, men vilkårene for sjøforsikringsvirksomheten blev efter hvert så forskjellig fra hvad de hadde vært under normale forhold, at det blev stadig vanskeligere å regulere markedsforholdene.

Sjøforsikringen blev i krigsårene gjenstand for en voldsom utvidelse. Alle priser steg betydelig, samtidig med at en rekke nye risikomomenter medførte at behovet for forsikring øket og at premiene steg på alle kanter. Det var derfor ikke annet å vente enn at det blev jobbet også i sjøforsikring, en mengde nye selskaper blev dannet og mange av de eldre utvidet sin virksomhet sterkt.

Forsikringsrådets beretninger gir et godt bilde av utviklingen. I 1914, som var et forholdsvis normalt år økonomisk sett, var det 18 norske selskaper som drev transportforsikring med en premieinntekt for egen regning av 15,2 millioner kroner og 41 utenlandske med en premieinntekt av 6,8 mil-

lioni. I 1918 var antallet av norske selskaper øket til 77 med en premieinntekt av 97,6 millioner for egen regning, mens de utenlandske praktisk talt stod på samme standpunkt som i 1914. Relativt var de altså gått sterkt tilbake.

Denne voldsomme stigning i antallet av selskaper måtte skape store vanskeligheter for Centralforeningen. De nye selskaper som ikke alltid var solid fundert eller ledet med virkelig innsikt, var fristet til å søke å innarbeide sig ved å by gunstigere vilkår og lavere premier enn de tariffbestemte og mente derfor at de hadde interesse av å stå utenfor Centralforeningen. På den måten blev «non-tariffkonkurransen» et brennende spørsmål. Ganske visst fikk Centralforeningen en del nye medlemmer i 1915 og 1916, men antallet av selskaper som stod utenfor, øket meget raskere.

Dette forhold truet med helt å undergrave tariffsystemet. Allerede i juni 1915 blev det således foreslått å opheve «Kristianiatariffen» under henvisning til konkurransen fra de utenforstående selskaper. Forslaget blev dengang tatt tilbake efter inntrengende henstillinger, spesielt fra kontorchef *Rasmus Hansen*.

Men det dukket op igjen i desember s. å., nu fra Kristianiatariffens skaper og komiteens formann, direktør Hougen. Det blev forkastet mot hans stemme. I 1916 blev der optatt forhandlinger med de utenforstående selskaper og en del av dem avgav erklæring om at de vilde overholde Centralforeningens obligatoriske tariff og overenskomster. Men det var fremdeles mange som stod utenfor, og generalforsamlingen vedtok derfor høsten 1917 å avbryte forretningsforbindelsen med «non-tariff-selskapene». Beslutningen lød således:

«Det er medlemmene forbudt å overføre til eller overta fra utenfor Centralforeningen stående selskap eller generalagent ko- eller reassuranse, selv om det skjer til Centralforeningens premier, betingelser og provisjoner, medmindre vedkommende utenforstående selskap eller generalagent har gitt erklæring om å overholde Centralforeningens obligatoriske tariff og overenskomster.»

Dette gjaldt altså så vel direkte forsikringer som reassuranse, både fakultativ og obligatorisk, men bare norsk forretning og ikke krigsforsikringer, efter hvad styret senere på høsten besluttet.

Hensikten var å forhindre at de utenforstående selskaper overholdt Centralforeningens tariff, når dette passet, men lot det være, når de hadde fordel av det. I oktober 1918 blev det besluttet å innskjerpe at de autoriserte agenter ikke skulde arbeide med «non-tariff-selskapene». Meningen

var at alle de avtaler som stred mot beslutningen, skulde bringes til ophør fra utgangen av 1918.

Med denne beslutning i ryggen blev det optatt nye forhandlinger med de utenforstående selskaper med det resultat at alle selskaper av nogen betydning, undtagen 3, enten meldte sig inn i Centralforeningen eller avgav erklæring om at de vilde overholde foreningens obligatoriske tariffer og overenskomster.

Det var altså bare 3 selskaper («Poseidon», «Wikborgs Assuranceselskap» og «Bergen Securitas»), som ikke vilde ha noget med Centralforeningen å gjøre. Ett av dem forsøkte endog å få stoppet Centralforeningens arbeide for å skape ordnede forhold på sjøforsikringsmarkedet ved å påkalle hjelp fra regjeringen og Norges Rederforbund. Centralforeningen blev fremstillet som en trust, hvilket dengang blev betraktet som direkte livsfarlig. Det var lett å påvise at dette var helt uriktig. Centralforeningen vilde intet heller enn å få tilslutning fra alle selskaper som arbeidet i Norge, og den stod åpen for alle på like vilkår. Aksjonen førte derfor heller ikke til noget.

Under behandlingen av «Kristianiatariffen» i oktober 1918 fremkom det ikke noget forslag om å opheve den og vanskelighetene med å få den fornyet var mindre enn de pleiet å være. Imidlertid kom krigens avslutning i november 1918 og stillet selskapene overfor en helt ny situasjon.

Det første tegn til at forholdene hadde endret sig, viste sig allerede i «Kristianiatariffkomiteen»s møte 13. november. Her blev det vedtatt å søke en ekstraordinær generalforsamling om bemyndigelse til å fastsette ruterabatt «av hensyn til de ved fredsslutningen forandrede forhold».

Spørsmålet blev behandlet på en ekstraordinær generalforsamling 21. november og det blev vedtatt at komiteen skulde få bemyndigelse til å fastsette rabatt for skib som var forsikret «kun mot totalforlis», men ikke for andre. Det fremkom ikke noget ønske om å opheve hele tariffen.

I møte 27. november behandlet styret og tariffkomiteen forslag om å innrømme de gjensidige foreninger 10 % av overskuddet på obligatoriske reassuranskontrakter i tillegg til de 5 % avdrag som de hadde krav på efter tariffen. Meningen var at spesialtariffing til gjengjeld skulde opgis for disse kontraktens vedkommende, og forslaget blev enstemmig vedtatt av styret og tariffkomiteen og derefter også av selskapene ved skriftlig avstemning, til tross for at det var enkelte som protesterte.

Allerede nogen få dager efter, 5. desember, besluttet tariffkomiteen enstemmig å henstille til styret å overveie hvorvidt der ikke før nyttår, helst hurtigst mulig, burde innkalles en ekstraordinær generalforsamling til drøftelse av hvorvidt ikke «Kristianiatariffen» burde opheves, da situasjonen nu lå slik an at komiteen antok at dette vilde være formålstjenlig».

Styret var ikke enig heri. Henstillingen blev behandlet på et fellesmøte med tariffkomiteen 12. desember, men ikke vedtatt. Derimot fortsatte komiteen arbeidet med å fastsette ruterabatter og spesialtariffer for enkelte rederier. Man gikk altså fremdeles ut fra at tariffen vilde bli oprettholdt.

Om ophevelsen av de *andre* obligatoriske tariffer, bortsett fra tariffen for kull og koks med dampere, blev det overhodet ikke nevnt noget.

Situasjonen ved juletider 1918 var altså den at så vel «Kristianitariffen» som de øvrige obligatoriske tariffer skulde gjelde også for 1919. Like før nyttår 1919 inntrådte imidlertid den forandring i situasjonen, at en rekke selskaper meldte sig ut av Centralforeningen, slik at de efter de daværende vedtekter vilde ophøre å være medlemmer fra 31. mars 1919. Det begynte 27. desember med at «Christiania Sør» meldte sig ut, og til og med nyttårs-aften var det i alt 20 selskaper som hadde meldt sig ut. Som grunn opgav de fleste av selskapene at de hadde bragt i erfaring eller hørt rykter om at en rekke selskaper hadde meldt sig ut og at de derfor var nødt til å gjøre det samme for å sikre sig fornøden handlefrihet. Mange av dem var villig til å gå inn igjen, hvis Centralforeningen ordnet sig på en tilfredsstillende måte innen 31. mars.

Efter disse panikkartede utmeldelser fra en rekke selskaper med praktisk talt ubegrenset dekningssevne, var det umulig å oprettholde tariffsystemet. Styret foreslo 7. januar 1919 enstemmig alle obligatoriske tariffer og overenskomster med undtagelse av overenskomsten om behandlingen av forsvunne skib, ophevet fra 1. april og fikk tilslutning fra samtlige tariffkomiteer, undtagen komiteen for motorbåt-tariffen. Styrets forslag blev derefter vedtatt på en ekstraordinær generalforsamling 12. februar med 105 mot 33 stemmer for «Kristianitariffen» vedkommende og med 103 mot 29 stemmer for de øvrige tariffers vedkommende.

Den minoritet som fremdeles holdt på tariffene, gjorde utover våren 1919 flere forsøk på å redde dem. Allerede 21. februar blev det i styremøte referert en underhåndshenstilling til styret om å trekke sig tilbake for å gi plass for andre som «er stemt for opprettelse av tariffer også i den nuværende situasjon». Som rimelig kan være fant ikke styret nogen grunn til å følge denne henstilling, efter at dets standpunkt like i forveien hadde fått tilslutning av en solid majoritet blandt medlemmene.

Mere hold var det i et forsøk i samme retning som blev gjort i mars måned under ledelse av direktør *Harald Stange*. De selskaper som deltok i denne aksjon, krevet en ekstraordinær generalforsamling innkalt til 20. mars og foreslo på denne at det skulde nedsettes en komité til å fremkomme

med forslag i anledning av tariffenes ophevelse. Forslaget blev vedtatt og komiteen valgt med direktør Stange som formann.

Komiteens forslag gikk m. h. t. tariffene ut på at de skulde settes i kraft igjen snarest mulig, men med en sterkt utvidet adgang til spesialtariffering for «Kristianiatariffen»s vedkommende. Ikke alene skulde tariffkomiteen ha rett til å fastsette spesialpremier i alle tilfelle hvor den fant det nødvendig av hensyn til non-tariffkonkurranse, men de enkelte selskaper skulde også kunne sette sig utover tariffen for å møte slik konkurranse. Den eneste betingelse var at de etterpå skulde innberette slike tilfelle til Centralforeningens kontor.

Styret frarådet oprettholdelse av de obligatoriske tariffer i den form komiteen hadde foreslått. Det vilde snart bli kjent at selskapene ikke var synderlig bundet av de såkalte «obligatoriske» tariffer, men kunde følge non-tariffkonkurranse praktisk talt uten innskrenkninger. Det vilde da være lett å ordne det slik at tariffene kunde fravikes bestandig og forslaget vilde derfor likefrem opelske non-tariffkonkurransen. Styret var på det rene med at det vilde bli mange vanskeligheter i den tid som forestod, men det betraktet dette som en nødvendig overgang til bedre forhold.

Styrets standpunkt fikk på ny tilslutning på generalforsamlingen i juni, denne gang med 92 mot 38 stemmer.

Det var rimelig at det ikke var med lett hjerte assurandørene opgav tariffene. De hadde bestått i adskillige år, «Kristianiatariffen» endog helt fra 1902, og hadde bidradd sterkt til en sund utvikling av sjøforsikringen. Det er mange vidnesbyrd om at det blev betraktet som meget dristig og skjebnesvangert at dette velprøvede tariffsystem nu blev opgitt. Men det var sikkert ikke annet å gjøre. Systemet forutsatte tilslutning fra den alt overveiende del av selskapene, og når denne forutsetning sviktet så totalt som den gjorde ved årsskiftet 1918—19, var det intet annet å gjøre enn det som blev gjort. Derved opnådde man også å bevare Centralforeningen. De fleste av de selskaper som hadde meldt sig ut av foreningen, kom tilbake igjen i løpet av våren 1919. Men først i 1923 hadde foreningen opnådd samme tilslutning som den hadde hatt i 1918.

Disse utmeldelsene var imidlertid bare foranledningen til at tariffsystemet brøt sammen. Årsakene til at utmeldelsene blev foretatt, ligger dypere, og det er mange av dem.

Det vil alltid være nogen selskaper som mener at de har interesse av å «stå fritt» til en obligatorisk tariff, forutsatt at flest mulig av de andre er bundet av den. Denne innstilling kan bli ytterligere understreket av spesielle omstendigheter. Dette var tilfellet ved årsskiftet 1918—19, fordi

flere av selskapene var nødt til å avbryte tidligere forretningsforbindelser med non-tariff-selskapene på grunn av beslutningen fra 1917, som nu skulde tre i kraft. Andre måtte gi avkall på gunstige reassuransekontrakter fra gjensidige foreninger, som de hittil hadde beholdt på grunn av de såkalte «konsesjoner».

Heller ikke dette rører ved selve kjernepunktet. Det ligger i selve de økonomiske forhold. Det stod på denne tid klart for alle at de gylne tider som krigen hadde skapt, nu var slutt og de fleste tenkte sig efter tidligere erfaringer fra lignende situasjoner, at det vilde bli et øieblikkelig krakk. Det var ialfall sikkert at krigsforsikringen nu vilde falle bort og dermed den forretning som hadde gitt de største premieinntekter. Dette skulde i og for sig ikke gjøre tariffen mindre påkrevet, snarere tvert imot, men all erfaring viser at det alltid er meget vanskelig å vinne gehør for en slik opfatning ved innledningen til en nedgangsperiode. Det er mange som da ikke har andre erfaringer å bygge på enn de har høstet i den gylne tid like forut. De har som følge derav en sterk tro på sin egen dyktighet og på at de nok skal klare sig, om deres mindre dyktige konkurrenter må bukke under.

Hertil kommer at i sjøforsikring kan det være delte meninger om hvad den riktige premie er. Det kan ikke avgjøres med sikkerhet før det er gått flere år efter at en risiko er avløpet. Dette gir plass for adskillig tøielighet i premieansettelsen. Det kan jo hende at man er heldig og slipper pent fra en premie som tilsynelatende er uforsvarlig lav.

Det var også en del konkurranse fra utenlandske selskapers side, som bidrog til å undergrave tariffen. Danske og svenske selskaper deltok med iver i underbudskonkurransen og en henstilling fra styret til de danske selskaper i november 1918 om å overholde de obligatoriske kaskopremietariffer førte ikke frem. Direktør *Hougen* har i «Forsikringstidende» for 1927 anført at kaskotariffens ophevelse var en nødvendig følge av den våknende interesse i England for norsk kasko, men det tør vel være tvilsomt om ikke dette forhold først gjorde sig gjeldende for alvor en del senere.

Virkingen av tariffenes ophevelse var omtrent som man hadde ventet, nemlig at premienivået sank. Kaskotariffen for 1919 blev straks oppgitt som rettesnor og det kunde konstateres en almindelig tilbakevenden til 1918-tariffen. Men dermed stoppet det ikke. I løpet av sommeren 1919 blev det sluttet forsikringer til premier som lå under denne tariff, og selv om bruttopremien blev oprettholdt, øket avdragene. Utover høsten 1919 blev det dekket forsikringer for 1920, som lå gjennemsnittlig $\frac{1}{2}$ % under 1918-tariffen, til tross for at prisnivået steg.

Det økonomiske sammenbrudd kom ikke så hurtig som ventet. I sjøforsikringen holdt premieinntektene sig forbausende høit både i 1919 og 1920.

Det sistnevnte år kan endog opvise den største premieinntekt norsk sjøforsikring nogensinne har hatt, nemlig 330 millioner kroner brutto og 98 millioner netto. Det neste år 1921 var premiene gått ned til henholdsvis 158 og 50 millioner kroner.

Grunnen til de store premieinntekter i 1919 og i 1920 var at ved krigens ophør forsvant alle de hindringer av forskjellig art som i flere år hadde stillet sig i veien for den internasjonale vareutveksling. En sterk opblomstring av den internasjonale handel blev følgen herav, som for vårt lands vedkommende finner uttrykk i en stigning av importoverskuddet fra 497 millioner kroner i 1918 til 1800 millioner kroner i 1919. Selskapene fikk på den måten anledning til å ta igjen i vareforsikringer hvad de mistet i krigsforsikringer og det var først senere det viste sig at premiene hadde vært altfor lave. Den statistiske bearbeidelse av selskapenes regnskaper godtgjør at skadeprosenten steg fra 66,5 % i 1918 til 121,3 % i 1921 og derefter holdt sig over 100 % helt til 1926.

Alle disse omstendigheter tilsammen førte til et sammenbrudd i norsk sjøforsikring, som for øvrig har sidestykker i andre land. Spesielt vakte det stor opsikt at «Norske Lloyd» sammen med datterselskapet «Norske Globus» måtte innstille sine betalinger høsten 1921 og snart etter gikk konkurs. De fikk følge av de fleste av «krigsselskapene» og av enkelte av de eldre som «Stavanger Sjøforsikringsselskab».

Samtidig hermed fortsatte selskapenes premieinntekter å gå nedover. I 1926 var den kommet ned i en bruttoinntekt av 38,6 millioner fra 330 millioner i 1920. Ikke i nogen annen branche var nedgangen efter krigen så voldsom.

Nedgangen skyldtes ikke bare de økonomiske forhold, men hang sammen med at en stadig større del av den norske flåte blev dekket direkte på London. De tyske selskaper trakk efter hvert under og efter krigen sine generalagenturer i Norge tilbake og en del engelske kom inn i stedet. Hovedmassen av forsikringene gikk imidlertid ikke den vei, men gjennom norske meglere, som stod i forbindelse med meglere i London. Hvor stor del av kaskoforretningen som blev dekket på den måte, fremgår av gode grunner ikke av noen statistikk, men det er sikkert at det har vært ganske meget.

Tariffarbeidet 1919—26.

Ophevelsen av de obligatoriske tariffer hadde vist at premiene var gått ned i løpet av hele året 1919. Det var derfor rimelig at lengselen efter nye tariffer efterhånden begynte å bli sterkere. I begynnelsen av 1920 sendte styret på foranledning en henvendelse til de utenforstående selskaper (i alt

10) om samarbeide for å få i stand nye obligatoriske tariffer. Styret mente selv at tiden ennå ikke var inne til å få slike overenskomster i stand. Først når det norske forsikringsmarkedet var brutt sammen og de utenlandske reassuransemarkeder blev lukket for norsk forretning, vilde det efter styrets mening være mulig å vinne en slik tilslutning til obligatoriske tariffer at de kunde holdes oppe. Svarene fra de utenforstående selskaper bekreftet at denne opfatning var riktig.

Våren 1920 blev det gjort et forsøk på å bringe sjøforsikringsvirksomheten inn i mere ordnede former utenom Centralforeningen. Direktør *Stange* tok initiativet til daglige møter på Børsen, hvor assurandørene møttes for å konferere om premier og vilkår for forretningene. Det blev valgt en komité på 6 mann til skiftevis å lede premienoteringene, men det hele var så løst og uforbindende at interessen fort tapte sig.

Imidlertid hadde styret i Centralforeningen stadig under overveielse hvad der kunde gjøres for å forbedre markedsforholdene. Da erfaring hadde vist at obligatoriske tariffer ikke kunde gjennomføres, blev det i stedet besluttet å gjøre et forsøk med «informatoriske tariffer».

Styret lot høsten 1920 utarbeide utkast til informatorisk tariff for norske frakt- og passasjerdampskib og for norske jern- og stålseilskib. Forslaget blev vedtatt på en ekstraordinær generalforsamling i november 1920. Det bygget for dampskib på en totalforlispremie av 2,25 % for skib under 4000 tonn, og 2 % for større skib mot henholdsvis 3,5 og 3 % i tariffen av 1919. Havaripremien var derimot høyere, nemlig 24 kroner pr. bruttotonn mot 16 i 1919. Dette hang sammen med valutaforholdene på denne tid. Det blev antatt at ca. tredjedelen av havariereparasjonene blev utført i Storbritannia og ca. sjettedelen i U. S. A., så det var klart at havaripremiene nu måtte være større enn før.

Seilskibstariffen bygget på en totalforlispremie av 8½ % og en havari-premie av 8,75 kr. mot henholdsvis 6,75 % og 7 kr. i 1919.

For øvrig blev begge tariffer gjort mest mulig lik de gamle «Kristiania-tariffer» både i opbygning og innhold.

Det viste sig straks at disse «informatoriske tariffer» ikke fikk nogen synderlig betydning, simpelthen fordi de ikke blev fulgt. Det oplystes i «Forsikringstidende» at assurandørene med forkjærlighet støttet sig til tariffen for 1918, skjønt dens premier gjennemsnittlig utvilsomt var for lave hensett til valutaforholdene og prisnivået. Heller ikke svarte forholdene mellom forlispremier og havari-premier i tariffen av 1918 til det virkelige forhold mellom utgiftene til totalforlis og havarier i 1921.

Det var konkurransen fra London som nu gjorde det umulig å opprettholde et skikkelig premienivå. De samme forhold som gjorde sig gjeldende

på det norske marked, hadde på det engelske ført til en «premiehungers» som næsten ikke skydde noget middel. De norske skib kunde forsikres i England til meget lavere premier enn de tilsvarende engelske skib og 30 % under den norske tariff. Selv for engelske skib var markedet for øvrig helt fritt fra juni 1921.

I mars 1922 sendte styret ut nye tabeller for premieberegningen bygget på den informatoriske tariff av 1920, men omregnet efter en havaripremie av 16 kroner. Innførelse av obligatorisk kaskotariff blev drøftet på en ekstraordinær generalforsamling i september 1922, men det var enstemmighet om at tiden ennå ikke var inne. Skjærsilden hadde ennå ikke virket tilstrekkelig lutrende. Premier og takster fortsatte å gå ned i hele 1922 og nu blev det gjort et bevisst forsøk fra de norske selskapers side på å møte konkurransen fra London. Det blev til dels notert lavere premier herhjemme enn de tilsvarende engelske, og norsk kasko blev derfor dekket i norske selskaper i betydelig større utstrekning for 1923 enn i det foregående år.

Kaskoforsikringen blev drøftet på den årlige generalforsamling i mai 1923. Det viste sig at det fremdeles var mange selskaper som var motstandere av obligatoriske tariff, til tross for at man nu hadde hatt anledning til å erfare at de informatoriske tariff ikke blev fulgt. Begrunnelsen var nu ikke så meget markedsforholdene i Norge, som den internasjonale konkurranse. Nogen beslutning blev ikke fattet, men styret oplyste at det vilde bli utgitt en samling av premietariffer for dampskibskaskoforsikring. Initiativet hertil var tatt av kontoret, som ledsaget tabellene med en fremstilling av hvordan de blev utarbeidet. Samtidig blev det opnevnt et utvalg for kaskoforsikring med direktør *Ragnar Poulsson* som formann.

Tariffene utkom i august under titel: «Præmietariffer for dampskibskaskoforsikring», som er kjent av alle sjøassurandører og fremdeles brukes som veiledning ved premiefastsettelser. Samlingen bestod av to sett tabeller. Det ene som blev betegnet med nummerne fra 1 til 10, omfattet både forlis- og havaripremie i likhet med «Kristianiatariffen» tabell over grunnpremiene. Det annet sett som blev betegnet med nummerne fra H 4 til H 10, omfattet bare havaripremiene.

Forlispremiene var de samme som i den informatoriske tariff for 1921, nemlig 2,25 % for skib inntil 4000 tonn og 2 % for større skib. Over havaripremiene var det utregnet særskilte tabeller stigende fra 4 til 10 kr. pr. br. t. Dessuten inneholdt tabellene regler for spesialtariffing overensstemmende med de som var vedtatt i 1919 samt for klasse- og alderstillegg.

Samtidig begynte det å vise sig tegn til at de engelske assurandører reagerte mot den tapbringende kaskoforretning. Det hadde efter hvert

foregått en betydelig innskrenkning av det engelske kaskomarked ved at flere Lloyd's Underwriters hadde sluttet å tegne kasko, samtidig med at flere selskaper hadde innskrenket sin forretning eller hadde gått konkurs. Forholdet mellom behovet for og tilbudet av kaskoforsikring var ikke lenger så skrikende, som det hadde vært og det viste sig derfor mulig å komme til enighet om en regulering. I august 1923 blev de engelske assurandører, herunder også Lloyd's, enige om ikke å tegne kaskoforsikring til lavere takst eller lavere premie enn fastsatt i den gamle polise. Overenskomsten gjaldt denne gang også utenlandske skib i motsetning til den forrige overenskomst.

Det blev korrespondert mellom «Institute of London Underwriters» og Centralforeningen om situasjonen i januar 1924, men Centralforeningen holdt på obligatoriske tariffen som mest passende for norske forhold. «Institute» erklærte sig til slutt beredt til å støtte enten en obligatorisk overenskomst i likhet med den engelske eller en ny «Kristianiariff». Det blev dog ikke gjort noget forsøk på å gjennomføre obligatorisk tariff for 1924. Derimot anbefalte styret etter forslag av kaskoutvalget en av tabellene i «Præmiatariff-samlingen» (tabell 8) som informatorisk tariff for 1924.

Følelsen av at obligatoriske tariffen var nødvendige, var nu blitt stadig sterkere. «Forsikringstidende» fremholdt dette i sin oversikt over sjøforsikringen i 1923. Det hadde vist sig at «non-tariff-selskapene» hadde hatt liten glede av sitt bidrag til de obligatoriske tariffens ophevelse i 1919. Dette begynte de nu å forstå og tiden syntes å være inne til å drøfte om ikke obligatoriske tariffen skulde gjenoptas for skib i trampfart.

For å få i stand den obligatoriske overenskomst som var påtrengende nødvendig for å hindre at premiene falt ytterligere, besluttet styret og kaskoutvalget i april 1924, tross sterke betenkeligheter å foreslå en overenskomst nogenlunde svarende til den engelske. Dens hovedinnhold var at kaskoforsikringer ikke skulde overtas eller fornyes til lavere premiesats enn den som var blitt betalt for siste år til forsikringsaksjeselskapene, som drev direkte virksomhet i Norge. Ved takstforandringer skulde premiene reguleres efter nærmere fastsatte regler. Dessuten var det fastsatt at kaskointeresseforsikringer ikke skulde overstige 50 % av kaskotaksten. Før forslaget var blitt behandlet på generalforsamlingen, brøt den engelske overenskomst sammen efter bare litt over ½ års varighet på grunn av konkurranse fra de utenforstående selskaper, og den viktigste forutsetning for en tilsvarende norsk overenskomst var dermed falt bort.

Forslaget blev ikke vedtatt på generalforsamlingen i mai 1924. Den hårde og hensynløse konkurranse mellom selskapene hadde vakt til live fø-

lelser som gjorde det vanskelig for dem å rekke hverandre hånden til samarbeide. Men det var allikevel ingen annen vei å gå, hvis man vilde bedre forretningen.

I august 1924 hadde de utgifter som skulde dekkes av havaripremiene, steget med omkring 10 % fra årsskiftet, dels på grunn av stigning i kursen på pund og dollar, dels fordi reparasjonsprisene var steget også i Norge. Styret antok derfor at premiene nu burde beregnes etter tabell H 9 i «Kaskopræmiatariffene». Dette blev dog ikke gjort. Tvert imot falt premiene ytterligere efterat den engelske overenskomst var brutt sammen i april 1924 og norsk kasko blev nu atter i meget stor utstrekning dekket i London.

Resultatene for 1923 og 1924 var av den art at de overbeviste alle om at ytterligere nedgang i premiene var umulig. De lå under hvad redernes egne gjensidige foreninger kunde forsikre for. Utover våren og sommeren 1925 var alle assurandører, både norske og engelske, enige om at forholdene var fortvilte og måtte rettes, men om måten det skulde skje på, var det ikke enighet. Det blev gjort et nytt forsøk på å få vedtatt en obligatorisk overenskomst på generalforsamlingen i mai 1925, men heller ikke denne gang lyktes det.

Imidlertid blev det engelske marked efter hvert strammere. Nogen egentlig overenskomst var ikke inngått, men det var kommet til en forståelse mellem de ledende selskaper om ikke å foreta nogen reduksjon hverken i verdier eller takster. Senere blev en del av selskapene enige om å forlange høiere premier for flåter eller skib som i de 4 siste år hadde hatt dårlige resultater. Denne forståelse blev i januar 1926 utvidet til å omfatte de fleste av de ledende selskaper.

Det kunde derfor konstateres at konkurransen i løpet av 1925 efter hvert var blitt mere behersket og på Centralforeningens generalforsamling i april 1926 kunde formannen, direktør *Eitrem*, uttale håpet om at sjøforsikringen hadde nådd bunnen for denne gang og nu var på veien opover. I 1925 hadde også forlisprosenten vært lav og reparasjonsomkostningene mindre enn de foregående år på grunn av stigningen i den norske krone. Alt i alt var det nu plass for en begrenset optimisme.

Centralforeningen hadde i disse vanskelige år beholdt sin plass som det centrale organ for norsk sjøforsikringsvirksomhet. Før 1919 blev det ofte sagt at foreningens eksistens var helt avhengig av tariffene og da spesielt «Kristianiatariffen». Falt den, så gikk foreningen sin oppløsning i møte. Det viste sig nu at dette ikke var riktig. Tvert om kan man næsten si at den viste sig ennu mere nødvendig for sjøassurandørene, når forholdene var vanske-

lige, enn når allting gikk rolig og i ordnede former. Det vil ha fremgått av det som er meddelt om «den tariffløse periode» at Centralforeningen aldri tapte av syne at det gjaldt å komme over på en rasjonell basis så snart som mulig. Den søkte alltid å utnytte enhver chance til å få virksomheten under regulering på ny.

Den nye Kristianiatariff.

Det var Londonmarkedet som gav støtet til at obligatoriske kaskotariffer atter blev vedtatt.

Som nevnt i forrige avsnitt, var de ledende engelske selskaper blitt enige om å motsette sig ytterligere nedgang i premier og takster og under visse forhold også å forlange høiere premier. Av dette utviklet sig *den engelske kaskooverenskomst* av februar 1926, som førte til en betydelig forbedring av premiene på det engelske marked.

I midten av juli 1926 fikk Centralforeningen beskjed om at de engelske selskaper hadde sluttet en overenskomst om minimumspremier for norske tramp og tankers med satser som lå betydelig over de premier som var blitt beregnet de foregående år. Dette var blitt gjort uten at de norske selskaper var blitt tatt med på råd eller engang visste noget om hvad som forestod. Som ventelig kunde være, passet den engelske tariff derfor mindre godt for det norske marked. Men Centralforeningens styre, som behandlet saken 3. august, var på det rene med at situasjonen burde utnyttes til å skape en brukbar overenskomst mellom de norske selskaper. Frykt for underbudskonkurransen fra London stillet sig ikke lenger hindrende i veien for å heve premiene til et lønnsomt nivå. Styret opnevnte et utvalg med direktør *Ragnar Poulsson* som formann til å utarbeide forslag til en ny obligatorisk kaskotariff.

Allerede 16. august blev utvalgets forslag behandlet i styret og dagen efter av generalforsamlingen. Det gikk ut på at havaripremien skulde beregnes efter tabell H 7 i «Kaskopræmietariffene» og forlispremiene og alders-tilleggene efter en ny tabell som utvalget hadde satt op. Styret vedtok å tilføie en bestemmelse om at avdragene ikke måtte overstige 5 + 5. Ellers var forslaget lagt så nær som mulig op til «Kristianiatariffen» slik som de norske selskaper kjente den og hadde praktisert den i mange år. Forslaget medførte en forhøielse av premiene, men ikke større enn absolutt nødvendig for å få forretningen over på en sund basis. Nettopremiene lå således gjennomsnittlig litt under de premier som de gjensidige foreninger beregnet for 1925.

Generalforsamlingen var praktisk talt enstemmig av den opfatning at tiden nu var inne til å vedta en obligatorisk premietariff for kaskoforsikring av trampskib. Men man vilde ikke binde sig til tariffen, før det var blitt bragt på det rene at de engelske assurandører vilde respektere den.

De forhandlinger som derefter blev optatt med de engelske assurandører førte efter mange vanskeligheter til en gunstig løsning og tariffen blev endelig vedtatt som obligatorisk på en generalforsamling i slutten av september 1926. De engelske selskaper opgav sin egen tariff for den norske flåte og inn gikk sig imellem en overenskomst («Norwegian Hull Agreement») om å overholde den norske tariff. Det var forutsetningen at det skulde settes op en liste over de ruteskib som tariffen ikke gjaldt for og at de ikke skulde forsikres før betingelser og premier var blitt diskutert mellem «Institute» og Centralforeningen i fellesskap.

Det lyktes også å komme til en ordning med de norske selskaper av betydning som på den tid stod utenfor Centralforeningen («Poseidon», «Wikborgs Assuranceselskab» og «Haugesunds Sjøforsikrings selskab»). De avgav erklæring om at de lojalt vilde overholde tariffen. En lignende ordning blev opnådd med «Foreningen av Danske Søassurandører» og med de tyske selskaper.

Ruteskibene, de såkalte «exempted fleets», blev den nye «Kristiania-tariff»s smertensbarn på samme måte som de hadde vært den gamles. Det blev et stadig press fra redernes side for å komme med på fortegnelsen over «ruteskib», fordi de derved opnådde lavere premier enn tariffen fastsatte. Begrepet «ruteskib» fløt på den måte ut over alle grenser. Bare den omstendighet at en flåte hadde vist gode resultater, var nok til at det blev forlangt særskilt tariffing.

Ordningen med «ruteskib» som hadde vært vanskelig nok under den gamle «Kristiania-tariff», var i 1926 ennu mer urimelig, fordi forholdene i mellomtiden hadde forandret sig. Den norske flåte var i 1926 ikke lenger for den alt overveiende del beskjeftiget i trampfart. Ca. fjerdedelen av den var nu i regelmessig utenriks fart og kunde vanskelig tariffes efter en stiv og systematisk tariff.

Den tariff som var blitt vedtatt, var således langt fra ideell. Den var blitt vedtatt i all hast og uten at selskapene hadde hatt anledning til å forberede saken grundig nok. Den representerte imidlertid det beste som man efter omstendighetene hadde kunnet opnå, og det var helt umulig å forsøke å rette på manglene i de siste måneder av 1926, uten at hele tariffen blev bragt i fare.

Vanskelighetene øket sterkt ettersom årsskiftet nærmet sig. Rederne ventet med å dekke sig så lenge som mulig i håp om at tariffen i mellomtiden

skulde bryte sammen. De forsøkte også å motarbeide den direkte ved appell til de gjensidige foreninger og ved forsøk på å få de norske selskaper til å bryte tariffen. Endog «Norges Rederforbund» anmodet i desember Centralforeningen om bekreftelse på at tariffen ikke vilde bli fraveket.

Det opstod også forskjellige vanskeligheter i samarbeidet med de engelske selskaper, som dels var misfornøiet med at de ikke fikk så megen norsk forretning som de hadde vært vant til og dels ønsket andre flåter spesialtariffert enn det norske kaskoutvalg vilde gå med på.

Korrespondansen viser at det var mange vanskeligheter å overvinne. Men det lyktes allikevel å holde selskapene sammen gjennom denne stormfulle tid og derved opnå en betydelig bedring i kaskoforretningen. Dette var en bedrift som de norske assurandører hadde all grunn til å være stolte av.

Det viste sig også at dyden fikk sin belønning. Mange selskaper gikk inn i det nye år med uforminsket portefølje og ikke hos noen var reduksjonen større enn man hadde forutsett.

Like etter årskiftet blev arbeidet med revisjon av kaskotariffen tatt op. Den ordning som blev vedtatt på generalforsamlingen i slutten av mars 1927, efterat den var blitt behandlet av kaskoutvalget og styret, gikk ut på at den obligatoriske tariff skulde oprettholdes for skib i utenriks fart under forutsetning av at den fremdeles fikk tilstrekkelig tilslutning. Den skulde fremdeles baseres på en almindelig premietabell, men samtidig skulde der åpnes adgang til spesialtariffing ved et kaskoutvalg i Oslo. Spesialtariffingene skulde skje efter visse regler og foretas i så god tid at de kunde foregges for generalforsamlingen i september.

Under sakens behandling var det blitt fremsatt forskjellige forslag som ikke blev vedtatt. Det var oprinnelig blitt foreslått at det skulde være to kaskoutvalg, ett i Oslo og ett i Bergen, men generalforsamlingen forkastet det. Et annet forslag gikk ut på at kaskoforsikringen skulde ordnes i likhet med den tidligere «kystkaskooverenskomst» og bygge på «den besiddende assurandørs rett», forutsatt at han hadde innberettet premier og betingelser til et register ført ved Centralforeningens kontor. Den nærmere redegjørelse for dette og andre forslag vil bli gitt i neste avsnitt.

Da generalforsamlingens beslutning forelå, meldte tre selskaper («Æolus», «Christiania Sø» og «Uno») som hadde fremsatt eller støttet de forkastede forslag, sig ut av Centralforeningen, slik at de vilde ophøre å være medlemmer fra 1. oktober 1927. Dette førte til at de engelske selskaper ophevet sin «Norwegian Hull Agreement» i slutten av april 1927. Samtidig erklærte de at de for fremtiden ikke vilde binde sig til en fast premietariff, men at de var

villige til å være med på «a working agreement» om å rådslå om premiene, når en norsk flåte skulde dekkes.

En sterkt medvirkende årsak, kanskje den virkelige grunn til de engelske selskapers ophevelse av overenskomsten, var at den ikke hadde opnådd almindelig tilslutning på det engelske marked. En del selskaper hadde gjort forretninger på å stå utenfor overenskomsten og by litt under dennes premier. De selskaper som understøttet tariffen, hadde derfor ikke fått så stor andel i den norske flåte som de mente å kunne kreve.

Slik som situasjonen etter dette var blitt, var det umulig for Centralforeningen å oprettholde beslutningen av mars måned. Styret foreslo den nettop vedtatte tariff ophevet og dette blev enstemmig vedtatt på generalforsamlingen 6. mai 1927.

Til tross for at «Kristianiatariffen» i sin nye form hadde ført til en betydelig bedring i premiene i 1926, var det blitt klart for alle at det ikke lot sig gjøre å fortsette med den under de forhold som nu forelå. Det var nødvendig å finne en ny form for selskapenes samarbeide om kaskoforretningen, som tillot en individuell bedømmelse av de enkelte risikoer.

Dette blev gjort i form av den såkalte «Kaskooverenskomst».

Kasko-overenskomsten.

Spørsmålet om å innføre en ordning med individuell bedømmelse av den enkelte risiko var ikke nytt. Når de såkalte «ruteskib» blev holdt utenfor «Kristianiatariffen», var det i virkeligheten et ufullkomment forsøk på å foreta en individuell bedømmelse av disse risikoer. I årenes løp var det stadig blitt gjort forsøk på å utvide denne spesialtariffering, men uten at de hadde ført frem i praksis. Det best gjennomtenkte forslag var det som blev vedtatt i 1918, like før «Kristianiatariffen» blev ophevet. Det gikk ut på at de flåter som hadde medført gunstige resultater for assurandørene i de siste 3 år, skulde få en spesialrabatt efter bestemte regler, og omvendt at det skulde beregnes tillegg for de skib som hadde hatt dårlige resultater. Men grunnlaget for premieberegningen skulde fremdeles være «Kristianiatariffen»s satser, som bare skulde fravikes, når spesielle grunner forelå. Tanken om en gjennomført spesialtariffering av alle flåtens skib var ennå ikke dukket op på dette tidspunkt.

I den periode som er behandlet i forrige avsnitt, blev det drøftet forskjellige planer om en mere elastisk ordning av kaskoforsikringen. Som nevnt fremsatte direktør *Hougen* forslag om en ordning i likhet med den tidligere «kystkasko-overenskomst», bygget på «den besiddende assurandørs» rett. For-

slaget gikk ut på at alle premier, avdrag og øvrige betingelser skulde anmeldes til et register, som skulde føres og oppbevares av Centralforeningens kontor. Forandring i disse betingelser m. v. kunde bare foretas efter initiativ av «de besiddende selskaper» med $\frac{3}{4}$ -dels majoritet og måtte straks anmeldes til registret.

Bortsett fra de praktiske vanskeligheter som det vilde medføre for de utenbys selskaper at de alltid måtte henvende sig til et register ført i Oslo, vilde forslaget avskjære enhver konkurranse. Det vilde ingen forandringer bli eller iallfall færrest mulige. Forslaget var konservatisme satt på spissen.

En annen ordning som blev drøftet, var at assurandørene skulde bli enige om å motsette sig enhver reduksjon i premier og takster — altså svarende til de engelske selskapers overenskomst. Dette vilde føre til at de gjeldende premier blev låst fast, uten hensyn til at de var for lave og til dels også ujevne.

Endelig kunde det bli spørsmål om å gjennomføre en spesialtariffing av samtlige handelsflåtens skib i likhet med det system Brandtarifforeningen brukte. Et forslag i den retning var blitt fremsatt til overveielse av Centralforeningens direktør allerede høsten 1924, men da fikk det ikke tilslutning. Efter at den obligatoriske «Kristianiatariff» hadde måttet opgis våren 1927, var imidlertid saken kommet i en annen stilling. På den samme generalforsamling i mai 1927, hvor tariffen blev besluttet ophevet, fremla styret forslag til en ny overenskomst om spesialtariffing. Forslaget blev vedtatt og satt ut i livet straks. Ordningen blev nærmere fastsatt på et møte 20. mai, hvor kaskoutvalg også blev valgt. Dets formann blev direktør *Tord Wikborg*.

Den nye ordning bygget på helt nye prinsipper for fastsettelsen av kasko- og kaskointeressepremier for damp- og motorskib i utenriks fart. Undtatt var skib i norsk kystfart med rett til undtagelsesvis å foreta turer til utlandet samt buksér-, bergnings-, fiske- og fangstskib som anvendes utelukkende i hvalfangstbedriften. Premiene skulde ikke lenger fastsettes ved hjelp av en tariff med faste satser, men særskilt for hvert skib, av to kaskoutvalg, ett i Oslo og ett i Bergen i samråd med de direkte interesserte assurandører. Osloutvalget skulde tariffere alle landets skib utenom Bergens- og Haugesundsskibene, som skulde tariffes av Bergensutvalget. Det var adgang til å appellere en premiefastsettelse til fellesutvalget, som bestod av medlemmene av begge utvalgene.

De selskaper som gikk med på overenskomsten, forpliktet sig til å beregne minst de premier som blev fastsatt på denne måte. Overenskomsten blev ikke vedtatt ved en majoritetsbeslutning i Centralforeningen som bindende for alle medlemmer, men bygget på helt frivillig tilslutning fra de enkelte

selskaper, uten hensyn til om de var medlemmer av Centralforeningen eller ikke. Den kunde sies op med 1 måneds varsel.

Overenskomsten betød således også organisasjonsmessig noget helt nytt i Centralforeningens historie. Den betegnet opgivelsen av de obligatoriske **tariffer vedtatt** av en majoritet av medlemmene og medførte derfor også at **de vedtektsbestemmelser** som gav anledning til å vedta slike tariffer, blev **strøket** det følgende år. Medlemsskapet i Centralforeningen blev herefter helt uavhengig av tilslutningen til de gjeldende overenskomster. Et selskap **behøvet** ikke lenger å gå ut av Centralforeningen og bryte samarbeidet på **alle andre punkter**, fordi det ikke ønsket å være bundet av en spesiell **obligatorisk** overenskomst. Centralforeningen blev derfor ikke lenger utsatt **for de rystelser** det førte med sig, at selskapene i flokk og følge meldte sig ut, **fordi** en obligatorisk overenskomst ikke passet dem.

Kasko-overenskomsten blev på denne måte en sammenslutning for sig, formelt helt uavhengig av Centralforeningen. Faktisk har administrasjonen av den, utenom en enkelt periode, ligget under foreningen, og dens kontor har utført alt det kontorarbeide av forskjellig art, som den har ført med sig. Ordningen har derfor styrket Centralforeningens stilling istedenfor å svekke den.

Det blev helt fra mai måned holdt regelmessige tariffingsmøter og det tegnet til at ordningen vilde bli meget tilfredsstillende. Men det viste sig vanskelig å få tilslutning fra alle selskaper, idet 12 av dem blev stående utenfor. I slutten av august meddelte en del av de selskaper, som hadde sluttet sig til overenskomsten, at de fant det uholdbart at såvidt mange stod **utenfor**, og de erklærte at de vilde bli nødt til å si den op, såfremt den ikke **fikk større tilslutning**.

Ganske visst besluttet et almindelig kaskomøte i begynnelsen av september med stor majoritet å oprettholde overenskomsten, men da 3 selskaper sa den op allikevel, var dens skjebne beseglet. Den blev ophevet fra 22. september, efter bare litt over 4 måneders varighet.

Det viste sig imidlertid at dette blev sterkt beklaget, endog fra rederhold. De norske skib kunde ikke lenger frembys på verdensmarkedet med den garanti som lå i at premiene var fastsatt av et sakkyndig utvalg av norske assurandører. Allerede i oktober blev det arbeidet for en ny overenskomst, men det lyktes ikke å få almindelig tilslutning til den. Til gjengjeld sluttet en større gruppe assurandører sig sammen til et uformelt samarbeide fra 31. oktober 1927, uten annen overenskomst enn en del retningslinjer for tariffingen. De tilsluttede selskaper møttes hver dag for å fastsette premier for de risikoer som skulde tariffes, vesentlig efter de samme regler som hadde

vært gjeldende for «kasko-overenskomsten». Arbeidet foregikk i denne tid helt utenom Centralforeningen og blev administrert av en selvstendig komité.

Denne ordning, som varte til april 1928, fikk efter hvert stadig større tilslutning, så det syntes å være muligheter for et mere inngående samarbeide. Forhandlinger herom blev optatt og førte efter langvarige overveielser til kasko-overenskomsten av 9. mars 1928.

Den gjaldt alle handelsflåtenes fartøier over 100 tonn brutto, undtatt hvalfangst og ishavsriskoer. I motsetning til den første kasko-overenskomst gjaldt den også fartøier i norsk kystfart.

Premiene skulde fastsettes av to kaskokomiteer, en i Oslo og en i Bergen. Den siste skulde tariffere alle skib hjemmehørende på strekningen fra Boknfjorden til Sognefjorden, resten skulde behandles av Oslokomiteen.

Komiteene bestod av én representant for hvert av de selskaper som hadde sluttet sig til overenskomsten, dog således at flere selskaper under én ledelse ikke hadde mere enn en representant i komiteen.

Mens den første overenskomst bare hadde omfattet norske selskaper, blev det nu gitt generalagenturene for de utenlandske selskaper rett til å være med. Oprinnelig blev det bestemt at overenskomsten skulde være bindende ikke bare for generalagenturet, men også for det utenlandske selskaps hovedkontor. Det viste sig imidlertid umulig å gjennomføre dette.

Overenskomsten blev gjort gjeldende til 31. mars 1929 og senere fornyet for 1 år ad gangen. Hensikten hermed var at forhandlingene om fornyelse av overenskomsten og eventuell uttredelse fra et medlems side, skulde foregå i en rolig periode. Innmeldelse av nytt medlem kunde ikke finne sted senere enn 1. juli, fordi man vilde forhindre at et selskap først dekket forsikringer under de fastsatte premier og så meldte sig inn, f. eks. fra 1. desember.

Sekretærarbeidet for Oslokomiteen skulde utføres av Centralforeningen, mens Bergenskomiteen hadde sin egen sekretær, som dog skulde stå i nøie forbindelse med Centralforeningen.

Overenskomsten blev nu efter hvert tiltrådt av alle selskaper undtagen Wikborgs Assuranceselskab. Christiania Sø kom dog med først fra høsten 1930.

Som formann for kasko-overenskomsten blev valgt direktør *P. A. Iversen*, som blev gjenvalgt til 1931. Da blev direktør *Ragnar Poulsson* formann.

Som almindelig rettesnor for tarifferingene blev det bestemt at kasko-premietariffen av 27. september 1926 skulde brukes uavkortet. Kaskokomiteene skulde også fastsette høieste avdrag på premien og agentene måtte avgi erklæring om at de ikke skulde avstå nogen del av sin provisjon til sikrede eller betale nogen del av premien for ham.

På et fellesmøte i august 1928 blev det uttalt at «premieroteringen for almindelig damskibskasko hittil hadde fulgt de riktige linjer». Derimot var man mindre fornøiet med dieselmotorskib og tankskib, og det blev nedsatt en komité til å utarbeide en skala for minimumspremier for disse skib. Komiteens forslag forelå i oktober og gikk ut på at minimumspremien skulde være 4 % for større skib og noget mere ($4\frac{3}{4}$ % og $4\frac{1}{2}$ %) for mindre skib.

Overenskomsten førte til at de gjeldende premier blev oprettholdt, dels endog forhøiet. Men allikevel hadde det ikke lykkes å nå op til nivået i kaskotariffen av 1926 til tross for at reparasjonsutgiftene var steget.

I 1928 hendte det for øvrig for første og siste gang at en skibsreder klaget til Trustkontrollen over de premier som Oslokomiteen hadde fastsatt for hans skib, fordi han fant at de var urimelig høie. Det blev i den anledning fremlagt en statistikk over hans skib som viste meget ugunstige resultater, og saken blev henlagt av trustkontrollmyndighetene.

I mars 1929 blev overenskomsten fornyet for ett år uten vesentlige endringer. Det blev fastsatt regler for når omtariffing kunde finne sted og vedtatt et fast avdrag på 5 % for overførsler mellom selskapene innbyrdes. Et forslag om å innføre gradert stemmerett efter premieinntektene, blev forkastet på et fellesmøte i juni 1929. Samtidig uttalte møtet sig for at man skulde komme bort fra den ordning at rederidisponenter fikk agentprovisjon av sine egne forsikringer. Sådan provisjon skulde herefter ikke tilståes andre rederidisponenter enn de som hadde hatt den i de siste 12 måneder.

Sommeren 1929 opstod det en alvorlig uoverensstemmelse mellem kaskokomiteen og «Norges Rederforbund». Det var blitt vedtatt at komiteene skulde gå i gang med å tariffere også de skib som ikke var blitt anmeldt til tariffing. Dette protesterte Rederforbundet mot ennå før nogen slik tariffing var blitt foretatt, fordi rederne derved kunde bli hindret i å utnytte det frie marked. Var det først blitt satt en premie av sakkyndige norske assurandører, var det vanskeligere å få dekket skibene i utlandet til underpremier. Kaskoutvalget avviste til å begynne med Rederforbundets protest, under henvisning til at overenskomsten gjaldt alle norske skib og så vel direkte forsikring som reassuranse. Skulde de norske assurandører overhodet kunne delta i konkurransen om dekningen av den norske flåte, var det nødvendig at de fikk premieroteringer for samtlige norske skib. Dette var heller ikke annet enn hvad der hadde vært gjeldende efter «Kristianiatariffen».

Rederforbundets generalmøte i september vedtok en protest mot at Sjøassurandørernes Centralforenings Kaskoutvalg tariffere norske skib uten eiens vidende og vilje» og kaskokomiteen besluttet derefter å la saken falle. Det hadde vist sig at beslutningen om å tariffere alle skib hadde skapt mis-

stemning og var blitt misforstått, så man mente det var best å frafalle den inntil videre.

For øvrig virket overenskomsten tilfredsstillende også i 1929, premienivået blev holdt oppe og kaskoforretningen forløp tilfredsstillende.

Den blev derfor fornyet uforandret til utgangen av mars 1931, alene med en tilføielse om at omtarifferinger, hvorved en allerede fastsatt premie blev redusert, ikke skulde kunne skje, medmindre beslutningen blev fattet med $\frac{2}{3}$ -dels flertall og anmodningen om ny tariffering var kommet gjennom det selskap som opprinnelig hadde anmeldt forsikringen til tariffering. Hensikten med denne beslutning ligger i dagen.

På generalforsamlingen i mai 1930 blev det vedtatt å oprette et *ristorno-utvalg*, som kunde avgi uttalelser om når premiene skulde ristorneres. Utvalget har avgitt en rekke uttalelser om *ristorno* og har bidradd til å skape en mere ensartet praksis på dette område.

I oktober 1930 drøftet et fellesmøte hvordan den nye sjøforsikringsplan vilde virke på premienivået. Det var enstemmighet om at det ikke måtte senkes.

Også i 1930 blev premiene holdt oppe og endog en del forhøiet for den forretning som hadde gitt dårlige resultater. Året karakteriseres ved de mange oplagte skib. Oplegget steg fra 11 skib med en samlet tonnasje av 19 850 tonn d.w. den 1. januar til 141 skib med en tonnasje av 529 290 tonn d.w. den 1. desember. Dette førte til at premieinntekten blev redusert, men samtidig blev skadene færre, fordi så mange skib lå i oplag og fordi det var de beste og mest moderne skib, m. a. o. de beste risikoer sett fra et assuransesyndspunkt, som blev holdt i fart.

Det var heller ikke nogen vanskeligheter med å få kasko-overenskomsten fornyet i mars 1931. Den blev nu utvidet til på ny å omfatte bygge- og oplagsrisikoer, som hadde vært undtatt siden 1929.

I april s. å. behandlet et fellesmøte for første gang det store problem om «meglingen på London». Det blev fremsatt forslag om at alle de selskaper som hadde tiltrådt overenskomsten, skulde avgi erklæring om at «hverken selskapet, dets funksjonærer eller agenter på nogen måte vil medvirke til å istandbringe forsikringer, som strider mot de bestemmelser om premier, avdrag og forsikringsvilkår som utvalgene fastsetter». Forslaget blev forkastet, men spørsmålet dukket op igjen meget snart.

For øvrig virket kasko-overenskomsten tilfredsstillende også i 1931. Den utenlandske konkurranse om direkte norsk forretning var ikke lenger så pågående og skibenes stadig bedre kvalitet gjorde at forlisprosenten sank, så utgiftene for assurandørene blev mindre. Dette blev igjen motvirket av

valutasituasjonen høsten 1931, men da den norske krone fulgte pundet, blev virkningene ikke katastrofale.

Overenskomsten blev fornyet for ett år i mars 1932. I løpet av dette år begynte «meglingen på London», som for øvrig vil bli nærmere behandlet et annet sted i denne fremstilling, å anta urovekkende dimensjoner. Situasjonen blev til slutt så tilspisset at et selskap i november foreslo overenskomsten ophevet. Foranledningen var at en meglerforretning, hvis direktør også var direktør for et av de tilsluttede selskaper, hadde formidlet dekningen av en stor norsk flåte på Lloyd's.

Forslaget om overenskomstens ophevelse blev dog trukket tilbake etterat det var blitt formulert et tillegg til den som vilde medføre at slike ting for fremtiden ikke kunde gjøres. Det gikk i den form, hvori det til slutt blev vedtatt, ut på at selskap som var med på overenskomsten, ikke måtte være økonomisk interessert i eller ha funksjonærer eller styremedlemmer som var funksjonærer eller styremedlemmer i meglerforretning som ikke hadde forpliktet sig til å overholde overenskomsten. Heller ikke måtte selskapet være med i noget konsern av selskaper som ikke alle hadde forpliktet sig til å overholde overenskomsten, og dets direktør eller funksjonærer måtte ikke medvirke ved tegning av forsikringer som selskapet efter overenskomsten ikke hadde adgang til å tilby eller overta. De meglerforretninger som var knyttet til et selskap som stod tilsluttet overenskomsten, måtte nu avgi erklæringer om at de vilde overholde den.

Av formelle grunner blev den gamle overenskomst ophevet og en ny vedtatt med de nevnte forandringer. Samtidig blev det vedtatt regler for forretningsordenen på kaskoutvalgets møter, adgang til møtene, meglerforretningers stilling m. v. Det var bemerkelsesverdig hvordan det under denne episode fra alle hold blev gitt uttrykk for at kasko-overenskomsten hadde medført betydelig bedring i kaskoforretningen og derfor måtte holdes oppe. Det viste sig da også at forretningen i 1932 forløp godt, ikke minst av den grunn at året var usedvanlig heldig m. h. t. havarier.

Overenskomsten blev fornyet også for 1933, og samtidig utarbeidet Centralforeningens kontor en ny veiledende kaskotariff i samarbeide med direktør *Michael Krohn*. Dens behandling blev dog utsatt så vel på møter i mars som i oktober 1933.

Det viste sig nu tegn til at forholdene var i ferd med å endres. Takket være kaskokomiteens arbeide var norsk kaskoforretning atter blitt en god forretning og det kunde følgelig være plass for underbud fra London igjen. En overenskomst som Londonmarkedet på denne tid hadde («Respect the lead») var ute av funksjon fra begynnelsen av 1933 til ut i juli og dette be-

nyttet Londonmeglerne til en storstilet underbudskonkurranse. Vanskelighetene blev understreket ved at en større norsk meglerforretning som hadde vært bundet til å overholde kasko-overenskomsten i henhold til beslutningen av desember 1932, blev fri fra denne forpliktelse i juli 1933 og således på ny kunde operere utenom kaskoutvalgene.

Den engelske konkurranse blev mere og mere følelig utover høsten. Til slutt var utvalgene nødt til så å si å avsette sig selv. I oktober blev det vedtatt at det skulde sendes ut «røde lister» med de premienoteringer som kom fra London, men som utvalgene ikke vilde gå god for. Selskapene skulde ha lov til å overta forsikringene til de premier som blev notert i London.

Året var heller ikke for øvrig så heldig som de nærmest forutgående. Forlisprosenten var større og havariene flere, så mere enn balanse kunde det ikke bli. Det begynte å bli tvilsomt om kasko-overenskomsten burde opprettholdes lenger, hvis de engelske meglere fremdeles vilde fortsette sin dumpingpolitikk. Ophevelsen vilde bli betraktet som et påkrevet faresignal.

Spørsmålet blev drøftet på fellesmøtet i mars 1934 og det blev besluttet å prolongere den gjeldende overenskomst til første halvdel av juni for at det kunde bli optatt forhandlinger med meglerne om en akseptabel ordning. Som betingelse for disse forhandlinger oppstillet selskapene at meglerne skulde forplikte sig til ikke å megle sjøforsikringer i utlandet undtagen på Lloyds, m. a. o. overholde forbudet i forsikringslovens § 97,2. Meglerne på sin side avsto å «diskutere spørsmålet om dekning i utlandet».

Dermed var kasko-overenskomsten skjebne beseglet. I juni 1934 blev den ophevet for transportflåtens og linjerederienes vedkommende, mens den skulde fortsette for kystkaskoens vedkommende etter linjer som skulde fastsettes senere. Overenskomsten i denne form blev fornyet i 1 år fra mars måned 1935, og ved utløpet av denne tid lyktes det å samle selskapene om en ny omfattende kasko-overenskomst. Kystkasko-overenskomsten hadde derfor betydning ved at samarbeidet mellom selskapene ikke blev helt avbrutt. Så snart chansen var der, kunde det utvides til atter å omfatte hele kaskoforretningen. Den nye kasko-overenskomst hører for øvrig hjemme i de næste 25 år av Centralforeningens historie.

I kystkasko-overenskomstens tid var direktør *Bjarne Ødegaard* formann.

Andre premieavtaler efter 1926.

I desember 1926 blev det vedtatt en obligatorisk overenskomst om *ikke å tegne nogen sjøforsikring som tillike gir dekning for kredittrisiko*. Overenskomsten er senere stadig blitt fornyet og gjelder fremdeles.

I mai 1928 innkom forslag fra to selskaper om en obligatorisk overenskomst om premiesatser og forsikringsbetingelser for *Islandsforsikringer* (kasko, utstyr, fangst). Styret tiltrådte forslaget og i løpet av juli måned hadde det fått tilslutning av alle medlemmer og trådte dermed i kraft. De forskjellige premiesatser m. v. har ingen almindelig interesse. Overenskomsten blev fornyet hvert år til 1933.

I august 1931 blev det klaget over at tariffen ikke blev overholdt. Det var vesentlig agentene som drev en mindre fair konkurranse, f. eks. ved å tilby 10 % tilbakebetaling av provisjonen eller i forbindelse med regulering av fangstforsikringene. Overtredelsene blev skarpt påtalt av styret, som pekte på at de var meget skadelige for premieoverenskomstene i det hele.

Det blev foretatt en del lempninger i tariffen våren 1932 for selfangeres vedkommende, men det hjalp ikke og i august foreslo styret Islandstariffen ophevet som obligatorisk. Generalforsamlingen besluttet å utsette behandlingen av forslaget til våren 1933. Det blev da vedtatt en ny «Islandstariff» med en del reduksjoner i premien for visse slags fartøier, men det lyktes ikke å få selskapene med på å binde sig til tariffen. Den skulde for fremtiden bare være informatorisk.

Samme skjebne fikk en premietariff for forsikring av *kull- og kokslaster og frakt av sådanne laster*. Den blev vedtatt som obligatorisk i desember 1928 og fornyet uforandret til utgangen av 1932. Men derefter lyktes det ikke å få tilstrekkelig tilslutning til å fornye den som obligatorisk og man måtte nøie sig med å vedta den som informatorisk.

Det var efter vedtagelsen av «kasko-overenskomsten» i april 1928 adskillig stemning for å bringe vareforsikringene inn under bindende tariffer og overenskomster. Samtidig med vedtagelsen av kull- og kokstariffen blev det bebudet at Vareutvalget var gått i gang med å utarbeide en rekke andre tariffer, informatoriske og obligatoriske til avløsning av de tilsvarende tariffer i «den røde bok» som forlengst var foreldet.

Arbeidet resulterte dog ikke i annet enn at der i 1931 blev vedtatt informatoriske tariffer for trelost, cellulose og tremasse, samt papir, og for klippfisk.

I mai 1930 blev «*Wiener gjenforsikringsklausulen*» vedtatt som obligatorisk av samtlige Centralforeningens medlemmer. Den var utarbeidet av «Verband» og gikk ut på å begrense overførselen av reassuranse fra de forskjellige land til de forsikringer som efter tradisjon eller legitim forretningspraksis hørte hjemme i landet. Norske selskaper skulde således ikke overføre til sine reassurandører andre direkte kaskoforsikringer enn de som var tegnet på

norske skib, medmindre forsikringene var tegnet av et utenlandsk agentur eller reassurandørene i hvert enkelt tilfelle blev gjort bekjent med at det blev gjort en undtagelse fra klausulen.

Tilslutningen til denne klausul er senere blitt fornyet og den utgjør således, ved siden av kasko-overenskomsten og overenskomsten om ikke å dekke kredittrisiko, de eneste obligatoriske avtaler som for tiden finnes. Vareforsikringen er for øieblikket ikke undergitt nogen bindende avtaler.

LOVARBEIDER OG PLANREVISJON

Centralforeningen har i årenes løp avgitt en rekke uttalelser om forskjellige lovutkast. Det vilde bli for vidløftig å regne op alle og fremstillingen vil derfor bli koncentrert om de lover som har størst betydning for sjøforsikringsvirksomheten, nemlig forsikringstilsynsloven, forsikringsavtaleloven (med planen) og sjøloven.

Forsikringstilsynsloven av 1911 er eldre enn Centralforeningen, men den trådte ikke i kraft før etterat foreningen var stiftet. Det er derfor naturlig at flere spørsmål om lovens håndhevelse, har foreligget til behandling i Centralforeningen.

Allerede i desember 1911 blev det fra foreningens kontor sendt ut et sirkulære om forståelsen av en del av lovens organisatoriske bestemmelser. Og like etterat loven var trådt i kraft opstod spørsmålet om, «meglerparagrafen» (§ 97) også omfattet reassuranse. Styret sluttet sig til Forsikringsrådets standpunkt, at så ikke var tilfellet.

Næste gang loven kom til behandling, gjaldt det også § 97. Firmaet Arvid Bergvall meddelte at en representant for et engelsk meglerfirma reiste rundt i Norge og «stillet lavere premier i utsikt enn de som noteres her». Styret innberettet dette til Forsikringsrådet og uttalte samtidig at efter dets opfatning, var dette i strid med forsikringsloven. Dette erklærte Forsikringsrådet sig enig i (Rådets beretning 1912, s. 19—20). Derimot blev den i samme beretning omtalte tillatelse for Lloyds Underwriters til å drive forsikringsvirksomhet her i landet uten hensyn til meglerforbudet, *ikke* forelagt Centralforeningen til uttalelse.

Det følgende år uttalte generalforsamlingen sig for at det burde gis generell dispensasjon efter forsikringslovens § 117,2 for dekning av krigsforsikringer, da det ikke var «tilstrekkelig marked» for slike forsikringer her i landet. Dispensasjonen blev også gitt (Beretning 1913, s. 13).

Under krigen var det ikke ofte spørsmål om forsikringslovens bestemmelser. Slik som loven i denne tid blev praktisert av tilsynsmyndigheten, hadde den liten betydning. Det bør dog nevnes at et utenlandsk selskap i januar 1916 søkte om dispensasjon fra lovens bestemmelse om at 25 % av aksjekapitalen måtte være innbetalt før selskapet kunde drive virksomhet i Norge. Styret frarådet på forespørsel dispensasjon, og den blev ikke gitt.

Først da det økonomiske sammenbrudd stod for døren i slutten av 1920 og de følgende år, blev det klart for alle at Forsikringsrådet ikke hadde kunnet eller ikke maktet å føre nogen betryggende kontroll med skadeforsikringsvirksomheten. Det fortjener oppmerksomhet at de spørsmål som nu blev aktuelle, blev tatt op av forsikringsvirksomheten selv før nogen annen var blitt klar over dem.

Allerede høsten 1920 fremholdt *Forsikringsforeningen* at det ikke var tilstrekkelig betryggende at Forsikringsrådet innskrenket sig til å påse at regnskapene formelt var riktige og derefter offentliggjorde dem. Det måtte kreves en mere inngående kontroll med selve virksomheten og dessuten konsesjon til opprettelse av nye selskaper og til utvidelse av de eldre selskapers virksomhet til nye brancher. Disse forandringer burde gjennomføres snarest mulig.

I samme retning gikk en henvendelse fra Centralforeningen til Socialdepartementet i desember 1920. Her fremholdes det at det tilsyn Forsikringsrådet fører med skadeforsikringsselskapene er så begrenset, at det praktisk talt ikke gir nogen garanti. En slik ufullstendig kontroll er verre enn ingen, fordi den lett vil bli tillagt større betydning enn den fortjener og derfor vil virke villedende istedenfor veiledende. Den betydning en solid forsikringsvirksomhet har samfundsmessig sett, gjør det påkrevet at skadeforsikringen underkastes et betryggende offentlig tilsyn. Centralforeningen henstillet derfor at det blev vedtatt en midlertidig lov snarest mulig, som kunde gi Rådet anledning til å øve en betryggende kontroll med skadeforsikringsselskapene.

Derefter utarbeidet Forsikringsrådets direktør, *Richardt*, et utkast til lov om innenlandske skadeforsikringsselskaper. Utkastet var utarbeidet i samråd med direktørene *Chr. Hansson* og *Chr. Eitrem* og bygget på konsesjonsprinsippet, foruten at det innførte en betydelig skjerpet kontroll med selve virksomheten.

Utkastet blev drøftet i Forsikringsforeningen i januar 1923 med direktør *Richardt* som innleder. De fleste talere var enige i de tanker forslaget bygget på, og styret fikk bemyndigelse til å nedsette en komité til å gjennomgå det i detaljer i samarbeide med brancheorganisasjonene.

Denne komité kom imidlertid til det resultat at det var bedre å la revisjonen utstå til den bebudede almindelige revisjon av hele tilsynslovgivningen. Hertil sluttet også Centralforeningens styre sig i slutten av mai 1923. Grunnen hertil var den at en midlertidig lov ikke lenger kunde få nogen betydning i den aktuelle situasjon som forelå. Avviklingen av krigstidens selskaper måtte nu gå sin gang og man kunde derefter forberede en ny lov under hensyn til de innvunne erfaringer.

Men dels hang det også sammen med at man var begynt å tvile på om tilsynslovgivningen virkelig var så ufullkommen som man hittil hadde antatt. Det kunde tenkes at det var tilsynsmyndighetene som ikke hadde utnyttet den adgang loven rettelig forstått gav dem til å kontrollere selve forretningsførselen i skadeforsikringsselskapene.

Dette spørsmål blev satt på spissen i 1928 i forbindelse med Forsikringsrådets offentliggjørelse av et regnskap som ikke var materielt riktig. Det viste sig ved denne anledning at det var en vesentlig uenighet om forståelsen av de viktigste bestemmelser i loven mellem Rådet på den ene side og Socialdepartementet og Justisdepartementet på den annen. De to departementer var enig med Rådet i at det ikke skulde prøve det tekniske grunnlag for regnskapene, men de hevdet samtidig at Rådet ikke skulde offentliggjøre et regnskap, hvis det av en eller annen grunn drog dets riktighet i tvil.

Under disse omstendigheter var det åpenbart at loven trengte til revisjon og Stortinget bevilget i april 1930 de nødvendige midler hertil. Centralforeningen fremholdt forgjeves at det ikke var loven som var ufullkommen, men tilsynsmyndighetene som ikke hadde forstått sin opgave. Det var ikke å vente at dette skulde få medhold i Stortinget i den stilling saken nu var kommet. Som sjøforsikringens representant i den lovkomité som nedsattes, blev opnevnt direktør *P. A. Iversen*.

Komiteens foreløbige utkast forelå i 1932 og det endelige i 1934. Det bygger på konsesjonstvang og materiell kontroll og er i disse punkter blitt møtt med tilslutning i Centralforeningen, som har avgitt uttalelser om begge utkast. Av spesiell interesse er det at Centralforeningen har gått inn for at skadeforsikringsselskapene bør ha sitt eget tilsyn og at dette bør utstyres med myndighet til også å øve trustkontroll.

Det spørsmål som imidlertid i sterkest grad har optatt alle, er nu, som da loven av 1911 var under behandling, meglerparagrafen.

I denne henseende hadde forholdene siden 1920 utviklet sig på en måte som trygt kan betegnes som meget skjev. Det forbud lovens § 97 inneholder mot medvirkning her i riket til utenlandsk forsikringsvirksomhet på annen måte enn ved opprettelse av generalagentur, var allerede straks blitt satt ut

av kraft for Lloyd's vedkommende. Dette skjedde ikke på formelt riktig måte slik som loven foreskriver ved kongelig resolusjon, men det blev ikke desto mindre antatt at «megling på Lloyd's» var lovlig, for så vidt sjøforsikring angår. Det viste sig straks vanskelig å holde meglingen innenfor disse grenser og det blev for øvrig heller ikke gjort noget alvorlig forsøk på det fra tilsynsmyndighetenes side. Tvert om bidrog Forsikringsrådet ved flere uriktige uttalelser om meglerforbudets rekkevidde sterkt til at den ulovlige megling utviklet sig. Således uttalte Rådet i 1917 at forbudet ikke gjaldt «sakkyndig bistand som av et (norsk) firma engageres for å bringe dets forsikringer i stand og som derfor honoreres av dette firma». Og i 1920 gikk Rådet ennu et skritt videre og uttalte med tilslutning av Social- og Justisdepartementet, at forbudet ikke var til hinder for at «nogen her i landet» efter anmodning av norsk forsikringstager bistår dem med dekning av risikoer hos assurandører i utlandet, når han ikke får godtgjørelse av den utenlandske forsikrer.

Dermed lå veien åpen for omgåelser av meglerforbudet og det blev efter hånden omgått i en slik utstrekning at det faktisk blev satt helt ut av kraft. Det er allerede nevnt foran under behandling av kasko-overenskomsten hvordan «meglingen på London» stadig trykket premiene og til slutt førte til at overenskomsten brøt sammen i 1934.

Skadeforsikringskomiteens første utkast av 1932 inneholdt et absolutt forbud mot megling på utlandet, uten adgang til dispensasjon. Da utkastet blev behandlet i Centralforeningens styre våren 1932, hadde meglervirksomheten ennu ikke ført til kasko-overenskomstens sammenbrudd. Styret mente derfor at det kunde være plass for et kompromiss med meglerne og uttalte sig for at det også i den nye lov burde være adgang til å dispensere fra forbudet. I det endelige lovutkast av 1934 foreslo komiteens flertall (formannen og to medlemmer) at det for sjøforsikringens vedkommende skulde være adgang til dispensasjon, mens de øvrige tre holdt fast på det absolutte forbud.

Imidlertid hadde forholdene endret sig. Det var så langt fra at Styrets uttalelse av 1932 hadde virket utjevne, at meglervirksomheten tvert imot hadde tatt ytterligere opsving og til slutt førte til kasko-overenskomstens sammenbrudd. I forhold til dette hjalp det nu litet at Forsikringsrådet høsten 1934 trakk tilbake sine tidligere uttalelser om meglerforbudets rekkevidde i den gjeldende lov og sluttet sig til en utførlig påvisning av lovens rette forståelse som Norske Sjøforsikringsselskapers Forening og Centralforeningen hadde avgitt.

Med overveldende flertall uttalte Centralforeningens generalforsamling sig våren 1935 for et absolutt meglerforbud. Den uttalelse om utkastet som

derefter blev avgitt, påviser utførlig hvorfor dette er nødvendig. Her er det bare noen hovedpunkter som har kunnet berøres.

Forsikringsavtaleloven av 1930 er utarbeidet av en felles nordisk kommisjon, hvis norske medlemmer blev opnevnt i 1919. Det var til å begynne med nogen tvil om sjøforsikringen skulde behandles av denne kommisjon eller av sjølovskommisjonen, men i 1921 blev det bestemt at den skulde behandles sammen med de andre forsikringsarter av forsikringsavtalekommisjonen. Denne blev derefter forsterket med direktør *Kr. Lindqvist*.

Da kommisjonens innstilling forelå i 1925, blev det gjort et nytt forsøk på å holde sjøforsikringen utenfor loven. En felleskomité nedsatt av Rederforbundet, De gjensidige foreninger og Centralforeningen uttalte sig enstemmig for dette, uten at det blev tillagt nogen betydning. Også for øvrig nedla Centralforeningen, og da spesielt overrettssakfører *Th. Grundt*, et meget stort arbeide i gjennomgåelsen av utkastet. Det blev opnådd at en rekke av lovens preseptoriske bestemmelser, blev gjort deklatoriske for sjøforsikringen.

Det som gjorde at dette lovarbeide fikk særlig stor betydning for sjøforsikringen, var at det gav foranledning til en revisjon av sjøforsikringsplanen. Den blev besluttet i 1926 og tanken var at man ved å revidere planen så hurtig som mulig, skulde opnå at loven om forsikringsavtaler ikke blev gjort gjeldende for sjøforsikringen.

Som bekjent er det Det norske Veritas som hittil har hatt med planen å gjøre. For å opnå den innflytelse på planens utarbeidelse som sjøforsikringselskapene har krav på, rettet Centralforeningen allerede i september 1912 henvendelse til Veritas om at den skulde få anledning til å opnevne medlemmer av representantskapet. Dette støtte imidlertid på sterk motstand, karakteristisk nok med den begrunnelse at hvis man slapp selskapene inn, vilde erstatningsreglene ikke lenger bli så «liberale» som man hadde vært vant til. Allikevel foreslo den faste komité i 1913 at det skulde gis selskapene en sterkere representasjon i representantskapet, men forslaget blev utsatt i 1913 og opnådde ikke den fornødne majoritet det følgende år. Slik som forholdet derefter fortsatte å være, og fremdeles er, kan det ikke ofte nok gjentas at i sjøforsikringen er det de forsikrede selv som gjennom Veritas utarbeider forsikringsvilkårene for all kasko.

I revisjonskomiteen blev selskapene representert av direktørene *Chr. Eitrem* og *Michael Krohn* samt avdelingschef *Chr. Steenstrup*. Det var først efter adskillig arbeide selskapene opnådde så mange representanter, til tross for at komiteen i alt hadde 14 medlemmer.

Samtidig pekte Centralforeningen på at tiden ikke var inne til en fullstendig planrevisjon. Det var ingen grunn til å tro at man kunde hindre at

sjøforsikringen blev medtatt i forsikringsavtaleloven ved å vedta en ny plan, når alle sjøforsikringens tidligere protester hadde vist sig unyttige. Man burde nu innskrenke sig til å revidere erstatningsreglene med henblikk på motordrevne fartøier og dampskib med oljefyring, men for øvrig vente til forsikringsavtaleloven var vedtatt.

Det Centralforeningen her fremholdt, var øiensynlig riktig og blev sterkt understreket, da plankomiteens utkast forelå i mars 1929. Det viste sig nemlig at utkastet på alle vesentlige punkter bygget på de samme prinsipper som utkastet til forsikringsavtalelov. Derved var det i virkeligheten godtgjort at det ikke var noget i veien for å medta sjøforsikringen i forsikringsavtaleloven sammen med de andre forsikringsarter. Planrevisjonen hadde m. a. o. godtgjort nøiaktig det motsatte av det som var tilsiktet.

Da utkastet forelå i mars 1929, var det meningen at det skulde behandles på representantskapsmøtet i Veritas høsten s. å. Uttalelsene om det måtte derfor sendes inn innen utgangen av juli måned. Centralforeningen sa straks fra at dette var umulig og opnådde at behandlingen blev utsatt til våren 1930. I mellomtiden blev utkastet gjennomgått av en komité bestående av direktørene *Iversen*, *Ragnar Poulsson* og *Høyer* med kontorchef *Ole K. Røed* som varamann. Fra kontoret deltok direktør *Lone* og sekretær *Hansen* i dette arbeide. Komiteen avgav en meget utførlig uttalelse om utkastet, hvorefter revisjonskomiteens endelige utkast blev fremlagt i begynnelsen av april 1930 og vedtatt i representantskapsmøte i Veritas 29. og 30. april samt 1. mai.

Begrunnelsen for dette hastverk var igjen den samme som før, at det gjaldt å komme forsikringsavtaleloven i forkjøpet. Det opnådde man også for så vidt, idet loven først blev vedtatt i begynnelsen av juni. Nogen saklig grunn til dette hastverk var det ikke og det medførte utvilsomt at planen ikke blev så god som den kunde ha blitt. Det er også en del av planens regler som harmonerer mindre godt med lovens.

I 1933 deltok direktør *Krohn* og kontorchef *Herlofson* som representanter for Centralforeningen i en felleskomité med de gjensidige foreninger til revisjon av en del bestemmelser i planen, særlig dens § 36.

Centralforeningen har utgitt et utførlig register til planen utarbeidet av kontorchef *Herlofson*.

I *sjøloven* er det reglene om skibenes ansvar for skadet gods, som har interessert sjøassurandørene sterkest. Spørsmålet blev diskutert allerede på «Det første norske Sjøassuransemøte» i 1883, og det blev citert nogen konnossementsklausuler, som dengang vakte forferdelse, men som man nu vilde betrakte som meget uskyldige. De møtende var dog enige om at de «almindelige klausuler» i vedkommende fart måtte sjøassurandørene stå for, og dermed

begav de sig ut på det skråplan som skulde føre dem lenger og lenger nedover, efter hvert som stadig mere vidtgående klausuler blev «almindelige». Under forberedelsen av sjøloven av 1893 blev spørsmålet om gyldigheten av slike ansvarsfraskrivelser, og da spesielt negligence-klausulene, skjøvet til side på en måte som bare kan forklares ut fra en ensidig liberalistisk innstilling hos kommisjonen. Den anførte at saken burde avklares noget før det blev gitt regler om konnossementsklausulene, til tross for at det var lett å skjønne at dette måtte føre til at de blev ytterligere utvidet. Da assurandørene omsider bragte spørsmålet om gyldigheten av de mest vidtgående klausuler for domstolene, hadde den skjeve praksis festnet sig slik at den bare kunde rettes ved hjelp av en ny lov. Dog blev den såkalte «snylteklausul» tilside-satt som ugyldig. («Rederiet svarer ikke for skade som kan dekkes ved assuransen»).

Det var således ikke meget Centralforeningen kunde gjøre på dette område. Den tok sig av de saker, hvor rederiene muligens var ansvarlige og innskjerpet særlig i den første tid, at det ikke måtte brukes altfor gamle og dårlige skib.

Også kystrederiene bragte ansvarsfritagelsene til anvendelse. Fra 1. oktober 1915 innførte ruteskibenes rederiforening nye følgebrev, som gjorde det praktisk talt umulig å gjøre rederne ansvarlig for nogen som helst skade. Dette vakte sterk motvilje hos trafikantene og assurandørene og det lyktes efter adskillige forhandlinger å få modifisert følgebrevet noget. Men det var langt fra nogen tilfredsstillende ordning som blev opnådd, og det såkalte «kystfraktbrev» som fremdeles er i bruk, har i praksis vist sig meget vel-skikket til å frita rederiene for ansvar.

Under de ekstraordinære forhold under og efter krigen, trådte svakhetene ved den rådende tilstand sterkt frem. Særlig var varetyveriene i Oslo særdeles hyppige og det blev nødvendig å ansette særskilt inspektør på bryggene og få dem inngjerdet. Hovedsaken var dog å få ansvaret for godset lagt der hvor det efter loven skulde ligge. Slik som tilstanden var blitt, kunde dette ikke opnåes uten ved en revisjon av sjøloven, og en felles nordisk kommisjon blev opnevnt i 1918 til å foreta dette arbeide. Sjøforsikringens representant i kommisjonen er direktør *Chr. Eitrem*.

Sjølovskommisjonen hadde imidlertid en rekke andre spørsmål som den skulde behandle først, og styret sendte derfor i mai 1919 i forståelse med Den norske Handelsstands fællesforening og Norges Industriforbund en forestilling til Justisdepartementet med forslag til en midlertidig lov. Det gikk ut på at klausuler, hvorved rederne fraskriver sig sitt lovlige ansvar, skulde være ugyldige, bortsett fra følgene av navigasjonsfeil. Men departementet

avslø å ta op dette aktuelle spørsmål til særskilt behandling og oversendte det til sjølovskommisjonen. Fra den kom det i 1929 et «foreløbig utkast til bestemmelser om befraktning», som blev gjennomgått av en komité bestående av direktørene *Iversen*, *Ragnar Poulsson* og advokat *Fjeld Halvorsen*. Den endelige innstilling er nettop nu kommet fra kommisjonen.

Imens har utviklingen gått sin skjeve gang. De internasjonale Haag-regler av 1921 og 1924 har ingen betydning fått, simpelthen fordi rederiene ikke har villet bruke dem. Derimot har man kunnet konstatere at selv lovens preseptoriske regel om anmerkning på konnossementene, når en vare er tydelig skadet ved innlastningen, er begynt å vakle under innflytelse av de såkalte «fribrev». Styret henstillet i 1924 til Rederforbundet å sørge for at «fribrev» blev forbudt, men uskikken har stadig bredt sig.

I 1924 var det på tale å begrense assurandørenes ansvar for tyveri. Styret foreslo en obligatorisk bestemmelse om at bare 50 % av tyveriskadene skulde erstattes, men forslaget blev ikke vedtatt. Bare den ting at det blev fremsatt, viser hvor vanskelig forholdene var blitt. Lignende forslag var oppe i andre land, så vanskelighetene var like store andre steder. Efter hvert som varetrafikken fikk et mere normalt omfang og endog skrumpet inn til noget mindre enn normalt, blev forholdene av sig selv atter bedre. Men de vanskeligheter som den praktisk talt ubegrensede adgang til å innta ansvarsfraskrivelser i konnossementene legger i veien for en riktig praksis på dette område, er fremdeles til stede.

KRIGEN OG CENTRALFORENINGEN

Det første Centralforeningens protokoller inneholder om krigsutbruddet, er følgende cirkulære av 4. august 1914:

«Herved meddeles at foreningens styre igår har besluttet at behandlingen av Kaskotariffen foreløbig utsettes og at «Verband» underrettes herom. Samtidig besluttes å konstituere herr overrettssakfører Fjeld Halvorsen som foreningens sekretær, idet kaptein Farup er innkalt i anledning av flåtens mobilisering.»

Bare få dager etter blev det holdt et møte hvor spørsmålet om selskapenes ansvar for krigsrisiko blev drøftet. Den dagjeldende «Kristianiatariff» bestemte at forsikringsvilkårene skulde være den norske plan «eller de gjensidige skibsassuransforeningers lover». Disse siste inneholdt overtagelse av en begrenset krigsrisiko, og spørsmålet var nu om selskapene ved den nevnte klausul hadde bundet sig til å dekke krigsrisiko i samme utstrekning. Saken blev drøftet i flere møter, men før man var blitt enig om nogen fellesoptreden, mistet spørsmålet sin aktualitet, som følge av «Krigsforsikringen»s opprettelse. Derved blev de private selskapers deltagelse i krigskaskoforsikringen meget begrenset. Derimot overtok de forsikringer av kaskointeresse, frakt m. v. mot krigsfare og fikk derved en forretning som blev overordentlig omfattende.

Krigsforsikring av varetilførselen til Norge blev samtidig ordnet ved opprettelsen av «A/S Norsk Varekrigsforsikring». De private selskaper overtok her sammen med staten og senere sammen med importører og eksportører den nødvendige reassurans og stillet også hele sitt agentapparat til «Varekrig»s disposisjon. Samtidig blev sekretær Farup ansatt som direktør for «Varekrig» og selskapet hadde til våren 1917 kontor sammen med Centralforeningen. Men nogen organisk forbindelse var det for øvrig ikke mellom «Varekrig» og foreningen og deres historie berører ikke hinannen på så svært mange punkter.

De sammenslutninger som blev dannet av selskapene til overtagelse av krigsforsikringer, som ikke blev dekket av de to nevnte institusjoner («Krigsinteressekoncernet»), hadde også en tid kontor sammen med Centralforeningen. I et styremøte i mars 1916, blev det vedtatt at Foreningens kontor mot en viss kommisjon skulde påta sig den regnskapsmessige ordning og opdeling av forsikringene på vegne av «sammenslutningen til overtagelse av krigsinteresseforsikringer». I beretningen for 1915—16 anfører styret at krigsinteresseforsikringene truedes med hel ødeleggelse på grunn av konkurransen, men at enighet nu er oppnådd under medvirkning av Centralforeningen. Dette varte til mai 1917, da «Krigsinteressekoncernet» selv overtok aktiva og passiva og opprettet sitt eget kontor.

Ellers skapte krigen mange vanskeligheter for foreningens arbeide, særlig da for tariffarbeidet. Det var med full grunn styret i årsberetningen for 1914—15 kunde si at «krigen har på mange måter grepet forstyrrende inn i foreningens utvikling og der forestår utvilsomt store vanskeligheter, der vil sette store fordringer til medlemmenes lojalitet og vilje til fortsatt samarbeide».

Fremstillingen av tariffarbeidet har vist at det lyktes å holde selskapene sammen gjennom krigsårene. Først etter krigens slutt blev vanskelighetene så store at samarbeidet om premiene ophørte.

Men krigen førte også med sig mange andre spørsmål, hvis løsning Centralforeningen bidrog til.

Under behandlingen av «Kristianiariffen» høsten 1914 blev spørsmålet om selskapenes ansvar for den krigsrisiko de gjensidige foreninger dekket mot, atter tatt op. Nogen aktuell interesse hadde det ikke så lenge krigen varte, men som bekjent regnet alle dengang med at krigen vilde bli meget kortvarig, så av den grunn blev det diskutert med stor iver.

Komiteen for «Kristianiariffen» hadde først foreslått en klausul som vilde gjøre det klart at selskapene intet ansvar hadde for krigsrisiko, men senere kom den til det resultat at det ikke var nødvendig med nogen tilføielse, da spørsmålet iallfall ikke for tiden var aktuelt.

Dette møtte sterk motstand fra flere hold og førte også til en henvendelse fra Norges Rederforbund, som fremholdt at det var nødvendig å bringe klarhet i om rederne var dekket mot krigsfare i selskapene i samme utstrekning som i foreningene eller om de ikke var det. Hertil svarte Centralforeningen at den ikke anså sig berettiget til å fortolke den gjeldende hovedassurandørklausul og heller ikke vilde endre den, fordi dette kunde bli oppfattet som et bevis på at den tidligere hadde vært uklar. Men dessuten pekte Centralforeningen også på at det var usikkert hvor langt foreningene selv

etter sine lover dekket mot krigsrisiko og at dette derfor burde bringes på det rene først. Dermed falt saken bort.

Det neste spørsmål som dukket op, var om skade voldt ved miner som nøytrale makter hadde lagt ut til vern om sin nøytralitet, skulde dekkes av krigsassurandøren eller av den almindelige sjøassurandør. Spørsmålet opstod ved at et norsk skib støtte mot en hollandsk mine i de første dager av august 1914 og sank. («Tyslasaken»). Det blev prosess om ansvaret og sjøassurandørene fikk medhold i at det forelå en krigsskade. Men saken blev først pådømt i Høiesterett i januar 1918, således at det under den aller største del av krigen var helt på det uvisse hvem som vilde bli ansvarlig. Det var derfor nødvendig for sjøassurandørene å innta en spesiell klausul i sine poliser for å sikre sig mot ansvar i lignende tilfelle i fremtiden.

I januar 1915 blev saken behandlet i styret og det blev nedsatt en komité med direktør *Hougen* som formann til å behandle den. Komiteen foreslo følgende klausul til bruk i alle nye poliser:

«Uansett hvad der for øvrig måtte være trykt eller påtegnet på denne polise, dekker den under ingen omstendigheter nogen som helst mine- eller torpedofare.»

Klausulen blev vedtatt ved skriftlig avstemning og straks meddelt de interesserte. Det viste sig imidlertid at krigsforsikringen hevdet at skade voldt ved nøytrale miner ikke var krigsskade og at rederne — hvis dette skulde vise sig å være riktig — risikerte at de ikke var dekket mot slike skader, hverken av krigs- eller sjøassurandøren. Rederforbundet tok derfor saken op og henstillet til Krigsforsikringen å påta sig ansvaret for slike skader. Dette blev imøtekommet på den måte at Krigsforsikringen tok initiativet til å få forandret loven slik at den gav uttrykk for at all mine- og torpedofare var krigsfare.

Den grense, som domstolene trakk mellem krigsfare og sjøfare ved hjelp av den såkalte «hovedårsakslære», var gjenstand for sterk misnøie blandt sjøassurandørene. Særlig urimelig virket det at krigsforsikringen blev fritatt for å erstatte forsvunne skib, medmindre det kunde bevises at de var forsvunnet som følge av en krigsulykke. Et slikt positivt bevis kunde naturligvis bare føres meget sjelden, nettop fordi skibet var forsvunnet, og resultatet blev derfor at sjøassurandørene måtte betale erstatning i mange tilfelle til tross for at det var overveiende sannsynlig at det forelå en krigsulykke. Allerede den ting at der under krigen forsvant så mange flere skib enn i årene like forut, tyder jo sterkt på dette. I årene 1915—17 forsvant i alt 23 norske skib sporløst mot 5 i de tre foregående år.

Det urimelige i at sjøassurandørene skulde bære alle disse skader, blev stadig mere innlysende og i desember 1917 henstillet Centralforeningen til Krigsforsikringen å sørge for at dens ansvar blev utvidet til å omfatte de tilfelle da sannsynligheten talte for at et skib var forsvunnet ved en krigsulykke. Dette førte til at Krigsforsikringens styre i januar 1918 fremsatte forslag om en tilføielse til loven, hvorefter styret skulde ha adgang til å overta erstatning for forsvunne skib i tilfelle «hvor styret finner det sannsynlig at et forsvunnet skib er forulykket ved krigsmolest». Dette skulde dog bare gjelde for de forsikringskontrakter som blev inngått efterat lovendringen var vedtatt.

Centralforeningens styre var ikke fornøiet med forslaget. Det var ikke betryggende at Krigsforsikringens styre selv skulde avgjøre når den tilstrekkelige sannsynlighet for krigsfare forelå. Styret henstillet derfor så vel til Handelsdepartementet som til Stortinget å legge avgjørelsen under en nøytral kommisjon og å gi bestemmelsen anvendelse på alle skib som var forsvunnet siden krigens begynnelse. Det blev også forhandlet om en endring i forslaget, men resultatet blev at krigsforsikringens forslag blev vedtatt uforandret.

Da grep Centralforeningen til den utvei å true med at sjøassurandørene skulde innta en klausul i sine poliser, hvorved de fraskrev sig ansvaret for forsvunne skib. Resultatet vilde da kunne bli at ingen av assurandørene var ansvarlig i et slikt tilfelle. Like overfor denne mulighet fant Krigsforsikringens styre det best å opta nye forhandlinger om en overenskomst og man opnådde enighet forholdsvis raskt. Overenskomsten gikk ut på at i de tilfelle hvor et skib var forsvunnet uten at det kunde føres direkte bevis for årsaken, skulde erstatningens fordeling mellom krigs- og sjøassurandørene, hvis enighet ikke kunde opnåes på annen måte, avgjøres av en kommisjon på tre medlemmer, hvorav en høiesterettsdommer og to opnevnt av Krigsforsikringen og Centralforeningen i fellesskap. Overenskomsten blev vedtatt av Centralforeningens medlemmer og trådte i kraft fra 10. oktober 1918. Lignende overenskomster blev inngått med Varekrig og med Krigsinteressekoncernet i begynnelsen av 1919, og de blev alle oprettholdt, da de obligatoriske overenskomster falt bort samme år. Voldgiftskommisjonen avsa tre kjennelser høsten 1921, men på grunn av krigens avslutning fikk overenskomsten ikke så stor praktisk betydning. De tanker den bygget på, ligger til grunn for fordelingsreglene i § 34 i planen av 1930.

I november 1921 opsa Krigsforsikringen overenskomsten om de forsvunne skib, i anledning av at den skulde ophøre med sin virksomhet. Det var Krigsforsikringens mening at overenskomsten falt bort i og med opsigelsen, mens Centralforeningen hevdet at det måtte gis en rimelig opsigelses-

frist, med den virkning at overenskomsten bortfalt for de forsikringer som var tegnet efter opsigelsesfristens utløp. Nogen praktisk betydning fikk uenigheten dog ikke, da Krigsforsikringen kom til å fortsette til utgangen av 1922.

Da Krigsforsikringen hadde avsluttet sin virksomhet, blev det nødvendig for sjøassurandørene å dekke mot skader forårsaket av miner utlagt under verdenskrigen. Dette blev gjort ved en klausul som trådte i kraft fra 1. januar 1923, og gjaldt skader forårsaket både av miner og torpedoer. Klausulen inntas i polisene uten tilleggspremie, men omfatter ikke uten særskilt avtale reiser til farvann «som berøres av en ny krig eller av nye krigsforberedelser».

I 1918 blev det gjort et forsøk på å ordne forsikringene for de varer som blev importert av staten eller gjennom de forskjellige «centraler». Til å ordne med sine forsikringer i den anledning hadde staten opprettet et eget kontor «Statens Assurancecentral» som Centralforeningen og «Norske Sjøforsikringsselskapers Forening» forhandlet med. Resultatet var et kontraktstkast, som fastsatte en tariff for visse varer og for øvrig overlot til en tariffkomité valgt av Centralforeningen å fastsette premiene, både for centralens egne forsikringer og for de som skulde tegnes for Colonialgrossistenes Landsforening. Forslaget blev vedtatt på en ekstraordinær generalforsamling i september 1918, men blev forkastet av Assurancecentralen, fordi en del selskaper hadde forsikret sukkerladninger til betydelig lavere premier enn fastsatt i tariffen. Denne dumping benyttet centralen til å nekte å vedta forslaget og Centralforeningen opgav derefter forsøket på å regulere varepremiene for importen til Colonialgrossistenes Landsforening, «idet der også ved behandlingen av denne sak er lagt foreningen vanskeligheter i veien fra enkelte medlemmers side».

I slutten av 1918 dukket det for første gang op planer om å omgjøre «Krigsforsikringen» til en gjensidig tvungen forsikringsinstitusjon for hele den norske flåte i fredstid. Senere tok de fastere form, og i begynnelsen av 1921 henleder en innsender i «Forsikringstidende» oppmerksomheten på saken. Det var dels tale om å gjennomføre saken ved lov, dels om at det skulde skje ad frivillighetens vei. Den første fremgangsmåte blev valgt, og i 1922 blev det fremsatt proposisjon om opprettelse av en tvungen gjensidig kaskoforsikring for den norske flåte, foreløbig omfattende 50 % av taksten, men med senere utvidelse til hele taksten for øie.

Saken var uhyre slett forberedt. Forslaget bygget på den uriktige påstand at «Krigsforsikringen»s virksomhet hadde bevist den gjensidige forsikringsforms store fordeler, mens det faktiske forhold var at den hadde

sviktet allerede vinteren 1916—17 og at «Krigsforsikringen» derefter hadde måttet gripe til omfattende reassuranser i England. Over halvdelens av dens samlede bruttopremie var gått til reassurandørene.

Dette blev påvist i en forestilling som Centralforeningen i april 1922 sendte Stortinget i samarbeide med Norske Sjøforsikringsselskapers Forening. Lignende forestillinger kom fra de gjensidige foreningers komité, hvis formann var den tidligere formann i «Krigsforsikringen»s styre, direktør *Anton Poulsson*, og fra Rederforbundet, som forslaget formentlig var tenkt å skulle gagne. Saken blev utsatt på Stortinget i 1922 og Rederforbundet benyttet utsettelsen til på ny å redegjøre for saken, samtidig med at de gjensidige foreninger blev konsolidert ved at deres antall blev betraktelig redusert. Heller ikke dette førte til at proposisjonen blev trukket tilbake, men Stortingets justiskomité tok op en ny tanke, nemlig at rederne ved lov skulde pålegges å forsikre minst 40 % av kaskotaksten i de gjensidige foreninger. Forslaget tok altså sikte på å redde stumpene av tvangsforsikringen, men var ennu mere meningsløst enn dette. Det vilde gi de gjensidige foreninger et tvangsgrunnlag, som de bare behøvet, hvis de forretningsmessig ikke holdt mål. Både Centralforeningen og Rederforbundet uttalte sig mot forslaget og det blev begravet i Odelstinget under passende æresbevisninger i august 1924.

I den senere tid har Centralforeningen atter måttet beskjefte sig med krigsforsikringer. Det italienske overfall på Etiopia gjorde det nødvendig å organisere krigsforsikring på en bredere basis. Sommeren 1935 nedsatte styret en komité med direktør *Ragnar Poulsson* som formann til å organisere samarbeidet mellom selskapene, og komiteens innstilling blev vedtatt på et møte i september ifjor. Ordningen gikk ut på organisasjon av en slags pool, hvor selskapene deltok med bestemte andeler i alle tegnede krigsforsikringer. Fordelingen mellom selskapene blev foretatt av Centralforeningens kontor, og premier og øvrige forsikringsvilkår blev fastsatt av styret. Polisene blev dog i sine hovedtrekk vedtatt på fellesmøtet. Formann i styret blev direktør *Ragnar Poulsson* og Centralforeningens direktør blev Felleskontorets chef. Det blev innledet samarbeide med lignende sammenslutninger i de øvrige nordiske land og med redernes nyoprettede gjensidige krigsforsikringsforening. Heldigvis blev behovet for krigsforsikring denne gang ikke så stort som man hadde vært nødt til å regne med, da planen blev utarbeidet.

TREKK FRA KONTORETS ARBEIDE

Centralforeningens kontor har i løpet av disse 25 år behandlet en overordentlig stor mengde saker. Bare et fåtall av de viktigste er blitt nevnt i de foregående avsnitt og heller ikke her kan det bli plass til å nevne så svært mange. Men det skal bli gjort et forsøk på å gi et inntrykk av arbeidets art.

Forsikringsavdelingen.

Under denne avdeling ligger, utenom det arbeide vi har fremstillet i de foregående avsnitt, utarbeidelsen av poliseformularer og klausuler for de forskjellige forsikringer.

Da tariffene blev ophevet i februar 1919, falt også overenskomsten om å benytte felles poliseformularer bort. Men faktisk vedblev selskapene i hovedtrekkene å bruke de samme poliser og forsikringsvilkår, selv om disse ikke lenger var obligatoriske.

Allerede i april 1920 blev det på styrets foranledning nedsatt to utvalg til å revidere henholdsvis kasko- og varepolisene m. v. Utvalgenes forslag blev vedtatt på den ekstraordinære generalforsamling høsten s. å.

I mars 1921 blev det sendt ut ny motorbåtpolise, omredigert i overensstemmelse med de øvrige. Samme år blev det også vedtatt en rekke tilleggspremier for de forskjellige forsikringsarter. Tilleggspremiene er senere blitt drøftet næsten årvisst og er flere ganger blitt endret og utvidet.

I mai 1924 blev det vedtatt nye poliser for hvalfangerforsikringene, etterat det året i forveien var kommet en polise som var utarbeidet uten samråd med Centralforeningen og som ikke var tilfredsstillende.

Sjøforsikringsplanen av 1930 gjorde det nødvendig å foreta en almindelig revisjon av alle poliser. Arbeidet blev satt i gang straks planen var vedtatt,

og utkastene til nye poliser forelå ferdig tidlig på høsten og blev vedtatt på en ekstraordinær generalforsamling i november 1930. Under utarbeidelsen av polisene blev det konferert med De gjensidige foreningers Komité om kaskopolisen og med Norges Handelsstands Forbund og Norges Industriforbund om varepolisene.

Det var et overordentlig stort arbeide som blev nedlagt i de nye poliseformularer og det blev utført på en slik måte at det senere bare har vært uvesentlige forandringer som har vært nødvendige. Formannen, direktør *Iversen*, pekte på generalforsamlingen i 1932, på at det var et fortrinlig arbeide som her blev gjort, så meget mere som tiden hadde vært knapp.

En rekke utvalg, dels faste, dels opnevnt til behandling av enkelte spørsmål, har vært i virksomhet. Blandt de første må nevnes *Felleskomiteen*, bestående av representanter for De gjensidige foreninger og Centralforeningen til forhandling om ting av felles interesse (forsikringsvilkår, ristorno m. v.). Blandt de siste må nevnes den komité som blev nedsatt i 1931 for å undersøke på helt fritt grunnlag hvad der kunde gjøres for å gjøre sjøforsikringsvirksomheten mere lønnsom og forbedre den nuværende forretningspraksis. Som resultat av komiteens arbeide blev det i 1932 vedtatt nye avregningsregler og i 1933 ensartede lister for ko- og reassuranser m. v.

Nevnes må også de utvalg som har vært nedsatt til å behandle fellespolisens fullmaktsklausul og panthaverklausulene.

Det har i årenes løp vært gjort en rekke henvendelser til offentlige myndigheter om skattespørsmål, om stempelavgifter og tollberegninger, om skibskontrollen m. v.

Også på andre måter er kontoret nyttig for medlemmene. Det sender således ut meddelelser om forsikringstagere som ikke betaler premier, og det fungerer som postkontor ved den i 1920 oprettede «postcentral», som skyldes generalagent *Aalborgs* initiativ. Den er meget søkt av selskapene, og er et oplivende element i kontorets arbeide.

Forholdet til de utenlandske organisasjoner av lignende art er vennskapelig. Kontoret står i stadig rapport med den svenske og danske sammenlutning av sjøforsikringsselskaper og har regelmessig vært representert på «Verbands» årsmøter. Også den engelske «The Institute» har foreningen hatt meget å gjøre med.

Så vel gjennom disse organisasjoner som gjennom Utenriksdepartementet holder foreningen sig underrettet om de begivenheter som er av særlig betydning for sjøforsikringsvirksomheten.

På generalforsamlingen i mars 1931 blev det besluttet at Centralforeningen skulde gå i gang med en omfattende havaristatistikk. Til å fastsette

retningslinjene for arbeidet blev det nedsatt et statistikkutvalg bestående av direktørene *Robv Lea*, *M. Krohn* og *Ragnar Poulsson*. Til statistikken trengtes opplysninger om forsikringene og mulige prolongasjoner, om tilleggs-premier og ristorno samt fartsoppgaver og erstatningsberegninger.

Det ene hovedprinsipp for statistikken var at havarierstatningen skulde settes i forhold til skibenes bruttotonnasje, dog således at bruttotonnasjen for de enkelte skib blev redusert eller forøket i forhold til den tid skibet hadde vært i risiko (tidstonn). Forliserstatningene skulde på samme måte settes i forhold til en tilsvarende beregnet tidstakst.

Det annet hovedprinsipp var at skibene skulde skilles i grupper etter den fart de gikk i. Oprinnetlig var det 12 grupper, men gruppedelingen blev adskillig forenklet i 1933, da man hadde høstet en del erfaringer. Samtidig blev arbeidsordningen omlagt ved innførelse av et kortsystem.

Statistikkarbeidet har hittil bestått i å innsamle og registrere de opplysninger som selskapene sender inn. Det viste sig dessverre at interessen for arbeidet ikke var så stor blandt selskapene som man kunde ha grunn til å tro, da det blev satt i gang. Det har vært nødvendig stadig å purre etter oppgavene, som til tross herfor er kommet inn sent og uregelmessig. Dog blev et forslag om å slutte med statistikkarbeidet forkastet på generalforsamlingen i 1933.

Statistikken skal omfatte alle forsikringer trådt i kraft etter 1. januar 1931 (altså alle som er tegnet på grunnlag av planen 1930). Forsikringsåret 1931 er nu bearbejdet, men resultatene vil ikke bli offentliggjort før årene 1932 og 1933 er ferdigbehandlet.

Det er i mellemtiden utsendt en del mindre oppgaver bl. a. nu nettop en oversikt over premienivåets senkning og kaskoforsikringens lønnsomhet i årene 1931 til 1936.

Havariavdelingen.

Det blev allerede i det «program» som blev utsendt før foreningens stiftelse pekt på at den kunde tre i virksomhet i havaritifelle, men at det ikke til en begynnelse burde organiseres et fullstendig havaribyrå.

I overensstemmelse hermed begynte foreningens kontor straks å hjelpe medlemmene med havarioppgjør og regress-saker mot rederiene. Arbeidet antok etter hvert et betydelig omfang og utviklet sig av sig selv til to nye avdelinger, havariavdelingen og den juridiske avdeling, som blev formelt organisert i 1917.

Allerede før den tid utførte sekretær *Farup* sin store bedrift med å ta «Thøger» hjem fra Syd-Afrika. Det var en dåd som vakte opsikt i vide kretser og som fortjener en særskilt plass i denne beretning.

Det flytende kokeri «Thøger» støtte 24. juli 1912 på baren ved Quilimane (på østkysten av Syd-Afrika) og slo av akterstevnen helt op til 18-fots merket, samtidig med at det brakk den nedre del av roret. Skibet med inventar var verdt 1 million kroner, så de interesserte assurandører besluttet å sende *Farup* ned for å lede havaribehandlingen. Han tok først skibet til Durban, hvor det blev satt i dokk og anbud innhentet. Det viste sig at reparasjonen vilde komme på £ 16 000 og at selv en midlertidig reparasjon vilde bli meget kostbar. *Farup* tok da den dristige beslutning å føre det absolutt sjøudyktige skib den lange vei til Norge. Han lot den nedre del av roret hugge vekk, samtidig med at skibet tok inn så meget ballast akter at roret kom dypt nok ned i vannet og sørget for å ha et reserveror parat, hvis roret skulde bli slått av. Det lyktes «for gode ord og ennu bedre betaling» å få forhyret mannskap, i alt 42 mann, som naturligvis alle blev satt helt inn i situasjonen. Avreisen fant sted 1. april 1913 og efter 6 ukers forløp, kunde «Thøger» kaste anker på Sandefjords havn efter en i alle deler vellykket reise. Men da var også de tapper som roret hang i, helt utslitt og kunde ikke ha holdt mange dagene til.

Reparasjonen i Norge kom på kr. 45 000, så den dristige reise sparte de norske assurandører for mange penger. Men det var mere enn pengene som var vunnet ved dette. Herom sies det med full rett i styrets beretning for 1912—13:

«Bestyrelsen, som har hatt anledning til å gjøre sig bekjent med alle enkeltheter ved denne ekspedisjon, finner like overfor kaptein *Farup* å måtte uttale sin beundring og anerkjennelse for den bedrift som her er utført. Ikke alene er der reddet en formue for assurandørene, men det er lykkedes kapteinen ved sin innsats av energi, utholdenhet og fryktløshet å tilføre assurandørene en moralsk seier, hvis betydning ikke kan overvurderes.»

Vel hjemkommet blev *Farup* satt under tiltale for å ha gått til sjøs med et sjøudyktig skib, hvorved han efter påtalemyndighetenes mening hadde overtrådt den borgerlige straffelovs § 304. Han blev riktignok frifunnet på det grunnlag at han personlig ikke var av den opfatning at menneskeliv blev utsatt for fare ved reisen, men retten avgjorde ikke om det han hadde gjort, i og for sig var straffbart, og dette er altså til idag et uløst spørsmål.

Efterat havariavdelingen var blitt utstyrt med den nødvendige tekniske og havarimessige kyndighet, har den utviklet sig til et fullstendig havari-byrå. Centralforeningen har nu sine agenter over hele verden og kan ordne havarier for sine medlemmer hvor de så inntreffer. Det er nedlagt et stort arbeide i å finne de best skikkede agenter på de forskjellige steder og foreningen har nu et nett av havariagenter som den kan være tilfreds med. Den har utgitt trykte veiledninger for havariagenter og skibsførere og kontoret står i stadig rapport med agentene rundt om i verden. I 1918 foretok den daværende havariinspektør ingeniør *Larsen* en lengere reise til Amerika for å sette sig inn i verkstedsforholdene og samtidig foreta undersøkelser i anledning av ansettelse av agenter på de forskjellige steder.

Samtidig er også Centralforeningen havariagent for en rekke utenlandske forsikringsselskaper og ordner på deres vegne de havarier her i landet som de er interessert i.

I årenes løp har Havariavdelingen hatt en stor mengde havarier å ordne, men det har mest vært saker som det ikke har nogen interesse å behandle efterat de er ferdige. Den har også gjort op en mengde erstatningsberegninger for selskapene, om enn dette ikke er skjedd i den utstrekning, som det kunde være ønskelig.

Den juridiske afdeling.

Denne afdeling har i årenes løp behandlet en stor mengde saker, mest om skadet last, men også om andre forsikringsrettslige og sjørettslige emner. Dessuten har den avgitt betenkninger om en rekke tvilsomme og interessante rettsspørsmål. Men det gjelder om dette arbeide som havariavdelingens, at det er et arbeide for dagen. Så lenge det pågår, optar det en, men når en sak er ferdig har den ikke lenger nogen syn-derlig interesse.

Dog bør det nevnes at avdelingen behandlet adskillige saker om grensen mellom sjøfare og krigsfare og at den deltok i avviklingen av krigtidens efterlatenskaper. Der blev holdt en rekke møter høsten 1921 i anledning av forskjellige selskapers vanskeligheter og i desember 1921 blev det opnevnt et utvalg for moratorieanliggender.

Samme måned blev advokat *Fjeld Halvorsen* valgt til formann i likvidasjonsstyret for «Norske Lloyd» og da det senere viste sig at den frivillige likvidasjon ikke førte frem, blev han i slutten av 1922 innvalgt som medlem av konkursboets styre. Overretts sakfører *Th. Grundt* blev valgt som medlem av avviklingsstyret i «Norske Globus».

I de senere år har avdelingens arbeide vært av mere fredelig natur. I 1931 besluttet styret etter forslag av direktør *Iversen* at avdelingen skulde behandle regress-saker mot rederiene for skadet last på basis «no cure no pay». Dette har ført til at arbeidet med regress-sakene er øket betydelig.

Foreningens økonomi.

I de første år var utgiftene ved foreningens drift meget beskjedne. Ved stiftelsen blev kontingenten satt til kr. 25 pr. år og inntredelsespengene til kr. 100. Senere øket begge deler og nu er de henholdsvis kr. 250 og kr. 200.

Kontingenten alene har aldri vært tilstrekkelig til å dekke utgiftene. Forutsetningene var at disse skulde dekkes, dels ved inntektene av kontorets arbeide, dels ved utligning på medlemmene.

Inntektene av kontorets arbeide steg, spesielt i årene 1920—22 til meget store beløp. I 1921—22 utgjorde de således praktisk talt kr. 140 000. Naturligvis førte dette også med sig at utgiftene steg, men allikevel fikk Centralforeningen i disse årene anledning til å legge sig op et ganske betydelig fond. Senere har inntektene gått ned, og det har vært nødvendig å bruke av fondet, så det nu er redusert til kr. 50 000. I de senere år har arbeidsmengden atter øket og det er grunn til å tro at den verste tiden nu er forbi.

Utligningen på medlemmene har i disse år vært større enn vanlig, men det tør allikevel sies at i forhold til den nytte selskapene har hatt av Centralforeningen, har den vært en billig forening.

MEDLEMMER VED STIFTELSEN

A. Norske selskaper.

1. Arendals Forsikringselskab A/S.
2. Christiania Søforsikringselskab.
3. Norske Lloyd A/S.
4. Poseidon, Forsikrings-Aktieselskabet.
5. Stavanger Søforsikringselskab.
6. Æolus, Norsk Forsikringselskap A/S.

B. Utenlandske selskaper.

- 1—2. Agrippina & Wilhelma (J. Mølbach Thellefsen).
3. Continental, Mannheim (Jac. O. Lyngaas & Co.).
4. Deutsche Transport (Arntzen & Co.).
5. Deutscher Lloyd (Oscar Aalborg).
6. Deutsche Rück (Winge & Co.).
7. Hamburg (Joh. Wesmann).
8. Hansa, Hamburg (Arvid Bergvall).
9. Hansa, Stockholm (Jul. B. Kallevig).
10. Internationaler Transport (Eugen Larsen).
11. Kölner Lloyd (Kjeld Stub & Co.).
12. Mannheimer (Peter Thr. Duborgh).
13. Münchener Rück (Jac. O. Lyngaas & Co.).
14. Nord-Deutsche (Jac. O. Lyngaas & Co.).
15. Oberrheinische (Sev. Dahl).
16. Schweiz (Løken & Co.).
17. Sjöassurans Kompaniet (Rosenberg & Co.).
18. Skandinavia (Joh. Wesmann).
19. Sveriges Allmänna (Fearnley & Eger).
20. Württembergische (Martin Arnesen).

MEDLEMMER I 1936

A. Norske selskaper.

1. Agders Assuranceselskab A/S.
2. Arendals Forsikringsselskab A/S.
3. Bergens Brandforsikringsselskab A/S.
4. Christiania Søforsikringsselskab.
5. Haugesunds Sjøforsikringsselskap A/S.
6. Norden, Forsikrings-Aktieselskabet.
7. Nordkap, Norsk Forsikringsaktieselskap.
8. Norge, Forsikringsselskapet A/S.
9. Norske Alliance A/S.
10. Norske Assuranceunion A/S.
11. Norske Fortuna, Forsikrings-Aktieselskapet.
12. Norske Private Assurandører A/S.
13. Norvegia, Forsikringsaktieselskapet.
14. Pallas, Norsk Forsikringsselskap A/S.
15. Patria, Norsk Forsikringsaktieselskap.
16. Polaris Assuranceselskap A/S.
17. Poseidon, Forsikrings-Aktieselskapet.
18. Storebrand, Christiania Almindelige Forsikrings-Aktieselskap.
19. Trondhjems Forsikringsselskab A/S.
20. Tønsberg Sjøforsikringsselskap A/S.
21. Vesta, Forsikringsaktieselskapet.
22. Viking, Forsikringsselskabet A/S.
23. Wikborgs Assuranceselskab A/S.
24. Æolus Norsk Forsikringsselskab A/S.

B. Utenlandske selskaper.

1. Danske Lloyd (Eger & Sørensen).
2. Gauthiod (Anth. B. Nilsen & Co.s Assurancebureau A/S).
3. Hansa (Halfd. Hansen).

4. Royal Exchange Assurance (Dammann & Co. A/S).
5. Skandinavia (Jacob R. Olsen A/S).
6. Svenska Veritas (Oscar Aalborg).
7. The Cornhill (Dammann & Co. A/S).
8. The Liverpool & London & Globe (Robt. Prizelius & Co.).
9. The Patrotic Ass. Co. (Peter Thr. Duborgh).
10. The Sea Insurance Co. (Peter Thr. Duborgh).
11. Øresund (Arvid Bergval A/S).

STYREMEDLEMMER OG VARAMENN

A. Formenn.

- Hougen, Harald*, direktør (1911—15).
Farup, Erik, sekretær (1915—17).
Eitrem, Chr., direktør (1917—27).
Iversen, P. A., direktør (1927—30 og 1931—35).
Poulsøn, Ragnar, direktør (1930—31 og 1935—).

B. Varaformenn.

- Wettre, Trygve*, grosserer (1911—16).
Wesmann, Joh., generalkonsul (1917—21).
Aalborg, Oscar, direktør (1921—27).
Poulsøn, Ragnar, direktør (1927—30).
Steenstrup, Chr., avdelingschef (1930—35).
Ødegaard, Bjarne, direktør (1935—).

C. Styremedlemmer.

- Aalborg, Oscar*, direktør (1914—18, 1920—21 samt varamann 1912—14 og 1918—20).
Ameln, Haakon, konsul (1927—28 samt varamann 1928—29).
Andersen, Alb. M. (varamann 1915—16).
Bakkevig, Rasmus, direktør (1932—34 samt varamann 1934—35).
Brekke, Reidar, direktør (1923—25, 1926—28 samt varamann 1921—23, 1925—26 og 1928—30).
Buch, A., direktør (varamann 1911—15).
Böckmann, O., kontorchef (varamann 1911—15).
Christiansen, Chr., kontorchef (1911—16).
Christophersen, A., kontorchef (varamann 1915—16).
Dedekam-Simonsen, W., direktør (1931—33 samt varamann 1927—31 og 1935—36).

Egenes, W. Nitter, direktør (1915—18).
Eitrem, Chr., direktør (1916—17 samt varamann 1914—15, 1931—32 og 1935—36).
Evensen, Anders, direktør (1918—20, 1921—22, 1934—36 samt varamann 1916—18, 1920—21, 1922—34).
Gulbrandsen, W., direktør (1917—19).
Hansen, Rasmus, kontorchef (varamann 1914—16).
Holst, Reidar, direktør (1917—19 samt varamann 1916—17 og 1919—20).
Hougen, Harald, direktør (1915—17).
Høyer, Birger J., direktør (1921—23, 1924—26, 1928—30 samt varamann 1917—20, 1923—24, 1926—28 og 1930—36).
Iversen, P. A., direktør (1919—21, 1922—24, 1930—31 samt varamann 1918—19, 1921—22 og 1924—27).
Jørgensen, P. M., direktør (varamann 1921—22).
Kaas, Finn, direktør (varamann 1922—24).
Karlsen, L. S., direktør (varamann 1916—17).
Krohn, Michael, direktør (1920—22 samt varamann 1916—20, 1924—25, og 1933—35).
Lea, Rolf, direktør (1931—32, 1933—35 samt varamann 1930—31 og 1932—33).
Liby, Leif, direktør (1931—33, 1935—36 samt varamann 1930—31 og 1934—35).
Lindqvist, Kr., direktør (1914—16, 1918—20, 1921—23, 1924—26, 1927—29, 1930—32, 1934—36 samt varamann 1915—18, 1920—21, 1923—24, 1926—27, 1929—30, 1932—34).
Morholt, A. N., avdelingschef (varamann 1917—22).
Neregaard, Lauritz S., generalagent (varamann 1915—16).
Poulsson, Ragnar, direktør (1923—25, 1926—27, 1933—35 samt varamann 1925—26).
Røed, Ole K., kontorchef (1929—30, 1932—34 samt varamann 1931—32 og 1934—36).
Simonsen, Lauritz, direktør (varamann 1922—23).
Spjeldnæs, Sverre, direktør (varamann 1935—36).
Stenstrup, Chr., avdelingschef (1927—29, 1935—36 samt varamann 1925—27 og 1929—30).
Stephensen, Hans C., direktør (varamann 1911—14).
Sørensen, Kr., generalagent (varamann 1916—18).
Thomassen, Johs. Thv., direktør (varamann 1915—16 og 1922—25).
Vedeler, A., direktør (1911—14, 1919—21, 1925—27, 1928—30 samt varamann 1914—16, 1918—19, 1921—25 og 1927—28).
Vemmestad, J., direktør (1922—24 samt varamann 1919—22 og 1924—27).

Wettergreen, J. W., kontorchef (varamann 1914—15).
Wettre, Trygve, grosserer (1915—17).
Wesmann, Joh., generalkonsul (1911—14 og 1916—17).
Whist, Alf, direktør (1911—16).
Zachariassen, Fritz, kontorchef (varamann 1911—12).
Ødegaard, Bjarne, direktør (1925—27, 1929—31 samt varamann
1927—29 og 1931—34).

D. Styret i jubileumsåret:

Poulsen, Ragnar, direktør, formann.
Ødegaard, Bjarne, direktør, varaformann.
Steenstrup, Chr., avd.chef.
Liby, Leif, direktør.
Bakkevig, Rasmus, direktør.
Kallevig, Gerhard C., direktør.

Varamenn:

Wikborg, Tord, direktør.
Røed, Ole K., generalagent.
Lindqvist, Kr., direktør.
Høyer, Birger J., direktør.
Eitrem, Chr., direktør.
Evensen, Anders, direktør.

FUNKSJONÆRER VED KONTORET

A. Sekretær (direktør).

1. Farup, Erik, marinekaptein, 25. oktober 1911—30. april 1917.
2. *Lone, Harald*, major, 1. oktober 1917—.

B. Avdelingschefer m. v.

1. Larsen, Thv., havari-inspektør, 1. januar 1914—25. august 1919.
2. Halvorsen, Trygve Fjeld, advokat, 1. januar 1914—30. juni 1932.
3. Borch, Karl, overrettssakfører, 1. juli 1917—30. november 1917.
4. Heem, Christopher, havari-inspektør, 1. desbr. 1917—30. juni 1933.
5. *Herlofson Charles O.*, kontorchef, 1. februar 1918—.
6. Grundt, Theodor Frølich, overrettssakfører, 1. mai 1918—31. oktober 1926.
7. Odd, Olaf, kaptein, 15. mars 1919—30. juli 1920.
8. Kullmann, Olaf, premierløytnant, 13. oktober 1919—8. april 1921.
9. Gundersen, Bjørn, kaptein, 4. desember 1919—31. oktober 1922.
10. *Hanssen, Thorbjørn*, sekretær, 1. juli 1920—.
11. Grundt, H. J., overrettssakfører, 1. februar 1921—24. oktober 1923.
12. *Qvale, Paul Ræder*, aktuar-kandidat, 17. august 1931—.
13. *Vislie, Jon*, advokat, 20. juni 1932—.
14. *Klinge, Bjarne*, havari-inspektør, 1. oktober 1933—.

C. Andre funksjonærer.

1. Arneberg, G., frøken, 15. desember 1911—1. august 1912.
2. Christophersen, Kitty Thinn, 1. august 1912—25. januar 1919.
3. Gundersen, Valborg (gift Storm-Nielsen), 1. april 1913—15. juli 1932.
4. Ruud, Harriet, 1. mars 1914—28. februar 1917.
5. Smith, Emily, gift Bull, 13. desember 1916—15. november 1926, samt fra 16. april—15. oktober 1928.
6. Nielsen, Sven Nordby, 22. januar 1917—25. januar 1919.
7. Krug, Elsa, gift Rom, 1. mars 1917—30. september 1928.

8. Westvig, Bergliot, 1. januar 1918—10. desember 1923.
9. Bjerkerud, Harald, 12. november 1918—27. august 1919.
10. Lundh, Elsa, 16. januar 1919—31. desember 1920.
11. Christensen, Arne, 27. januar 1919—31. august 1919.
12. Zwilgmeyer, Annie, 10. juni 1919—14. oktober 1920.
13. Samuelsen, Einar, 27. august 1919—14. januar 1920.
14. Solberg, Gunvor, 30. august 1919—31. oktober 1923.
15. Johannesen, Leif, 15. januar 1920—30. april 1921.
16. Henriksen, Grete Trøim, 2. mars 1920—26. januar 1922.
17. Røed, Elsa Mandrup, 15. november 1920—21. oktober 1923.
18. Zachariassen, Antonette, 1. januar 1921—21. mars 1922.
19. Aschehoug, Adèle, 1. april 1922—15. april 1923.
20. *Birding, Lorang*, 1. mars 1926—.
21. Hanssen, Aage Chr., 1. oktober 1928—28. februar 1930.
22. Sand, Nils Hugo, 15. oktober 1928—15. november 1930.
23. *Reinsfelt, Thorleif*, 1. juli 1929—.
24. Nørstebø, Simen, 1. mars 1930—23. juli 1932.
25. *Lone, Birgit*, 3. februar 1931—.