

Høgskulen i Volda

Historisk institutt

Emne: HI212

Høstsemesteret 2021

Forsikring for sjømenn i Risør under seilskutetiden 1800 – 1850

Henriette Haug

Antall ord: 10117

(utenom innholdsfortegnelse, kilde- og litteraturliste)

Innhold

1 Innledning.....	2
1.1 Begrepsavklaring	4
2 Forsikring og fattigvesen tidlig på 1800-tallet.....	4
3 Sjøfart på Agder og i Risør	8
4 Opprettelse og drift av understøttelseskassen	9
5 Drøfting.....	18
5.1 Hva var kassens formål?	18
5.2 Hva var behovet for kassen?	21
5.3 Andre understøttelsesmuligheter?	22
5.4 Hva ga muligheten til å gi bidrag til kassens medlemmer?	24
5.5 Hva ga medlemmene mulighet til å gi bidrag til kassen?	26
5.6 Hvorfor ble foreningen opprettet da den ble?	27
5.7 Hvorfor ble paragrafene utformet da de ble?	30
6 Avslutning	30
Kilder og litteratur	32

1 Innledning

Seilskutetiden var en dramatisk tid. Sjømenn utførte farefulle oppgaver med lite sikkerhet og lav lønn.¹ I den sammenhengen ble det i 1820 opprettet en *Understøttelseskassen for uheldige sjømenn i Risør by og tolldistrikt*. Understøttelseskassen er betegnelsen på både en forening og dens forsikringsordning. Dette var en privat forsikringsordning der lokale sjøfolk støttet hverandre ved uhell. Understøttelseskassen sørget for understøttelse (økonomisk støtte) og sykeforsikring for lokale sjømenn og deres etterlatte. Foreningens medlemmer betalte en sum til understøttelseskassen, slik at de ved uventede uheldige situasjoner kunne søke om støtte derfra.² Denne forsikringen var knyttet til de underordnede sjømennene på skipene, men ikke til skipsredernes tap ved forlis. Om rederne mistet skip eller last, måtte dette tapet dekkes på andre måter.³ Likevel ga redere størst bidrag til kassen, og kassen kunne komme dem til gode ved at de kunne ta opp lån der.⁴

Grunnen til at jeg vil skrive om dette temaet, er at det kan bli et supplerende bidrag til Kuben museum og arkiv, da de har fortalt at de fokuserer på seilskutetiden nå, og at de ikke har skrevet mye om akkurat min del av emnet⁵. Temaet er også spennende å kunne formidle om ved skoler da det kan knyttes til elevenes egne slektninger. Ifølge Utdanningsdirektoratet opplever elever mer motivasjon når temaer oppleves som relevante⁶, og jeg har selv sett elever bli engasjerte når de får høre om sine egne slektninger i historisk kontekst.

Problemstilling:

Bakgrunnen for opprettelsen av Understøttelseskassen i Risør i 1820, og driften den første perioden.

¹ Molaug 2020: Episode 3

² Kuben museum og arkiv, «Protokoll fra Understøttelseskassen for uheldige sjømenn i Risør»,

<https://www.kubenarendal.no/bruk-kildene/norges-dokumentarv/seilskutearkivene-fra-aust-agder/protokoll-fra-understoettelseskassen-for-uheldige-sjoemenn-i-risoer/>

³ Færden 1967: XI, XII, 6. Molaug 2020: episode 4. Den norske forsikringsforening: AGDER, <https://www.forsikringsforeningen.no/agder-3/>

⁴ Boyesen og Mølbach 1832: 3-4

⁵ Molaug og Schulstad Christensen 2021: samtale

⁶ Utdanningsdirektoratet 2013: 1

Denne studien er basert på en protokoll, altså en primærkilde om understøttelseskassen, med fokus på 1832 til 1850, samt faglitteratur om kassens kontekst. Metodiske utfordringer var bl.a. å finne sikre bevis for når kassen ble opprettet, og av hvem. En annen utfordring gjaldt hvorvidt protokollens paragrafer og møtereferater ga nok info til å besvare spørsmålene mine. For å få bredest mulig innblikk i dette, samlet jeg data fra ulike verk. Etiske hensyn under databearbeidelsen, var at ingen negative enkeltpersonsopplysninger som ville være uheldige i Risørs lille lokalsamfunn skulle fremstilles – men slike fant jeg heller ikke, så det har ikke hindret inkludering av relevante opplysninger. Relevant tema fant jeg gjennom samtaler med ansatte på Kuben museum og arkiv, Risør sjømannsforening og Risør seilskuteklubb. Kilde fikk jeg hjelp til å finne på Kuben, og faglitteratur fant jeg på sjømannsforeningen, Risør bokhandel og biblioteket. Kildens data virker troverdige ved at de ble nedskrevet i hendelsenes samtid med flere vitner tilstede, og de viser konkret hva kassen ble brukt til. På den andre siden kan jeg ikke vite om styremedlemmene har utelatt info de anså som uheldige for foreningens omdømme. Faglitteraturens fordel er at den kan gi en bredere forståelse av bakgrunnen for kassen, men den har den svakheten at den handler mer om konteksten enn om Risørs kasse. Min analytiske tilnærming til protokollen, er både kvantitativ, for å avdekke hvor vanlig de ulike henvendelsene til kassen var, og kvalitativ, for å mer konkret belyse bakgrunnen for kassen. Data fra kilden og litteratur blir drøftet i siste del av oppgaven, for å nyansere svarene jeg finner.

Teksten består av en teoridel og en drøftingsdel. I teoridelen analyseres andre understøttelsesmuligheter kassens målgrupper hadde. Sjøfartshandelen belyses siden den var en forutsetning for å opprette en kasse tilegnet den, og opprettelse og drift av kassens forklares. I drøftingskapitlet svarer jeg på delspørsmål om bakgrunnen for kassen. Til slutt kommer en avslutning med oppsummering av delkonklusjonene mine, etterfulgt av kilder og litteraturliste.

1.1 Begrepsavklaring

Understøttelseskassen/Kassen: Dette er en forening, en forsikring og et fysisk skrin med penger.⁷

Sykeforsikring: Økonomiske bidrag en kan søke om når en er syk.

Uheldige sjømenn: Her menes det sjømenn som utsettes for hendelser der de mister eiendeler, sin gode helse eller liv.

Seilskutetid: Tiden da man brukte seilskuter til å frakte varer mellom land. Særlig fra 1800 til 1900.⁸

Diskontering: Å omregne en fremtidig verdig til nåverdi.⁹

Skipsreder: Person som eier eller leier skip for egen regning.¹⁰

Skipper: Føreren av et handelsskip.¹¹

Forlis: Når skip synker.¹²

Totalforlis: Som forlis, men det er umulig å berge eller reparere skipet.¹³

2 Forsikring og fattigvesen tidlig på 1800-tallet

Den innsamlede dataen i dette kapitlet er valgt ut for i første omgang å knyttes til protokollens paragraf 5 som viser hva som var målsettingen med kassen.¹⁴

Flere instanser i Norge, Agder og Risør hadde noe lik målsetting som Understøttelseskassen for uheldige sjømenn i Risør. Vi skal se at noen av disse alternativene dukket opp før Risørs

⁷ Boyesen og Mølbach 1832: 1-6. Molaug 2020: episode 4

⁸ Røstgård: 1

⁹ Sirnes: Diskontering, <https://snl.no/diskontere>

¹⁰ Brækhus: Reder, <https://snl.no/reder>

¹¹ Ording: Skipper, <https://snl.no/skipper>

¹² Hovde og Rabbevåg: Skipsulykker, <https://snl.no/skipsulykker>

¹³ Wilhelmsen: Sjøforsikring, De enkelte forsikringsartene, https://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUS5404/v13/undervisningsmateriale/sjoforsvar2013_2.pdf

¹⁴ Mølbach og Boyesen 1832: 2-3

kasse, mens andre senere. Data om disse instansene vil kunne belyse hvorvidt andre instanser ivaretok den målsettingen som sees i protokollen til Understøttelseskassen for uheldige sjømenn i Risør.

I starten av 1800-tallet var det nesten umulig å underskrive en forsikring innad i Norge. Det tok en del tid før Norge fikk i gang et forsikringssystem etter splittelsen av Danmark-Norge. En liten start fikk landet da «Det Norske Sjø Assurance Selskab» ble opprettet i 1808. Men selskapet fungerte ikke tilstrekkelig for å forsikre skip og varer, og oppløstes i 1820. Deretter måtte man søke om forsikring i utlandet – noe som ikke alltid førte frem grunnet lang reisevei som foreldet søknaden før den kom fram.¹⁵

Mange ulike virksomheter jobbet med omtrent de samme formålene som Understøttelseskassen for uheldige sjømenn i Risør. Men mange av dem oppstod senere.¹⁶ I 1820 hadde ikke Norge en fungerende sjøforsikring.¹⁷ Grunner til det, var dårlig økonomi og manglende tillit til en eventuell bestyrelse. Redeligheten ved forsikringsselskapenes var mange kritiske til, og man hadde ikke offentlig tilsyn til disse før i 1912.¹⁸

Sjømenns eiendeler kunne forsikres gjennom gradvis mer lokale forsikringsordninger. Seip forteller at det ble opprettet mange lokale, gjensidige, frivillige understøttelseskasser i Norge på 1800-tallet. Dette for å forebygge tap og fordi folk følte et sterkt forsikringsbehov.¹⁹ Færden forteller at Norge allerede i 1811 opprettet fem delvis lokale, sentraliserte slike – de kaltes *Hjælpe- og Understøttelseskasse for uheldige Sømænd*. Det viktigste formålet, var understøttelse ved tap av eiendeler ved forlis. Understøttelseskassene skulle kun opprettholdes av frivillige bidrag fra sjømennene. Fra slutten av 1820-tallet erstattet man de fem sentraliserte foreningene med egne foreninger for nesten hver enkelt sjøfartsby. Disse hadde et enda mer forsikringsmessig preg. *Understøttelseskassen for uheldige Sømænd i Arendal og Omegn* ble opprettet i 1828,²⁰ og jeg vil legge til at dette er Arendals like til Risørs understøttelseskasse. Etter hvert ble disse kassene oppdelt, og deler av foreningene gikk over til å bli rene forsikringsordninger for sjømenn, kalt sjømannsforeningene.

¹⁵ Færden 1967: XI, XII

¹⁶ Færden 1967: 6, 54, 69, 136, 227, 273

¹⁷ Færden 1967: XI, XII

¹⁸ Færden 1967: XI, XII, XIII og 1-5

¹⁹ Seip 1994: 50, 51

²⁰ Færden 1967: 90, 91

Forsikringer for skipsrederes skip og gods, fantes ikke i Norge i 1820.²¹ Det ble opprettet gjensidige forsikringer som trygget skipsredere fra 1830-tallet.²² Museumsformidler Molaug forklarer at gjensidighetstanken gikk ut på at ved å stå sammen, ville man fordele risiko ved forlis eller skader på skip. Slik kunne hvert enkelt medlem unnslippe personlig ruinering.²³ Forsikringer for seilskipsflåten opprettet de på Agder fra 1837.²⁴

Det var sparsomt med muligheter for forsikring av mennesker før 1820. Det fantes ingen forsikring for sjømenns etterlatte familie i tiden før 1820, men Norge som selvstendig stat fikk noe ansvar for enker fra 1814, da staten opprettet sin første enkekasse.²⁵ Forsikring for alderdom, ulykker og konsekvenser av ulykker ved enkelte bedrifter opprettet Kristiansand og flere byer rundt 1800.²⁶

Forsikring var ikke den eneste muligheten for å få økonomisk støtte på 1800-tallet. Om man trengte det, kunne også fattighjelp være et alternativ. Fattighjelp ble gjennom 1700- og 1800-tallet vekselvis opprettholdt av slekt, sokn, stat og kommune, og det varierte hvem som kunne få hjelp og hvilken hjelp de fikk.²⁷ Fattigloven i Norge etter løsrivelsen fra Danmark, ble ikke vedtatt før i 1845,²⁸ og rundt 1820 hadde Norge et fattigdomsproblem.²⁹

Soknet hadde fra 1708 til 1818 forsørgelsesplikt overfor de fattige i Danmark-Norge. Om noen dro til et annet sokn for å brødfø seg, ble de sendt hjem igjen.³⁰ Fattige i jordbrukssamfunn kunne få legd, naturalytelser fra gårder de gikk innom.³¹ Gårdene kunne også rullere på å tilby arbeid til fattige voksne – de ga de det arbeidet og den lønna de hadde mulighet til. Også annet arbeid kunne tildeles voksne fattige, med lønn basert på brødsprisen i området for tiden. Resten av lønna betalte fattigvesenet. En tredje måte fattige fikk hjelp på, var innsatsbasert lønn ved veiarbeid og renovasjon.³²

²¹ Færden 1967: XI, XII

²² Færden 1967: XI – XII, 6

²³ Molaug 2020: episode 4

²⁴ Den norske forsikringsforening: AGDER, <https://www.forsikringsforeningen.no/agder-3/>

²⁵ Seip 1994: 50,51

²⁶ Seip 1994: 48

²⁷ Seip 1994: 22-27, 32-38, 41, 48, 50-57, 61-63, 185, 217, 219, 242

²⁸ Seip 1994: 54, 57, 63

²⁹ Seip 1994: 32

³⁰ Seip 1994: 22-23

³¹ Seip 1994: 24

³² Seip 1994: 25

Sjømenns etterlatte familie, før understøttelseskassen kom, kunne hjelpes ved at fattige kvinner på 1700-tallet kunne få jobb som spinnersker på Manufakturhuset.³³ Fattige barn ble satt hos fosterforeldre, fikk skolegang og arbeid – særlig under industrialiseringen fram til 1830. Offentlig tilsyn til barn i disse situasjonene var svakt.³⁴

Statens hjelpetilbud på starten av 1800-tallet ble generelt uformet for at folk ikke skulle ville benytte seg av dem, og de var preget av tvangsarbeid, straff og restriksjoner. En reaksjon ble da at folk heller ønsket privat fattigvesen.³⁵ Privat fattigvesen ble utprøvd i Holt prestegjeld, rett ved Risør, tidlig på 1800-tallet. Der tilbød gårdbrukerne lønnet arbeid til arbeidsføre trengende. Men arbeidslønnen ble så lav at systemet ikke fungerte.³⁶ Et privat fattigvesen ble ikke innført av regjeringen på landsbasis, men i stedet et kommunalt fattigvesen som skulle ivareta de arbeidsføre trengende - med godheten man tenkte et privat fattigvesen ville hatt. Statens oppgaver ble heller å ivareta de som ikke var knyttet til noe sokn som kunne hjelpe dem.³⁷

Private gaver mener jeg likner litt på et privat fattigvesen, siden det er lokalt og humant. Ifølge Seip ble dette lov å gi på starten av 1800-tallet. Dette gjorde at personer som sank i rang etter 1814, slapp nedverdighelsen å oppsøke fattigvesenet. I tillegg fikk staten færre fattige å støtte. Dette var delvis i tråd med en debatt som gikk på at privat fattigvesen var en bedre løsning enn den harde linjen som ble ført av staten.³⁸

Syke tidlig på 1800-tallet skulle ta hånd om seg selv eller få hjelp av nærmeste krets, forteller Seip – først langt utpå 1800-tallet ble statlige sykeforsikringer opprettet.³⁹ Om samme tidsperiode forteller Seip at legenes helseansvar overfor hele befolkningen vokste, men likevel var tilbudene så dyre at mange ikke dro til lege selv om de trengte det.⁴⁰

Risør opprettet et frivillig fattigvesen som støttet fattige i Risør mellom 1770 og 1845, og andre kunne ta ut lån av deres fattigkasse.⁴¹ De fattige fikk store nok bidrag til å slippe å

³³ Seip 1994: 38

³⁴ Seip 1994: 24-25

³⁵ Seip 1994: 53

³⁶ Seip 1994: 58, 59

³⁷ Seip 1994: 59, 61, 62, 63

³⁸ Seip 1994: 58

³⁹ Færden 1967: 493

⁴⁰ Seip 1994: 217, 219, 228

⁴¹ Nilssen 1997: 387

tigge, men bidragene var små. Derfor ga de også rasjoner med mat til fattige. Det fattigvesenet manglet etter frivillige bidrag, måtte folk betale i skatt, og skipsreder Henrik Carstensen var største skatteyder.⁴² Han uttrådte av fattigstyret i 1820, men fortsatte å betale skatt til formålet, og i 1832 ga han de fattige et hus.⁴³ Risør-borgere betalte en overkommelig skatt tilpasset individer og familier.⁴⁴

3 Sjøfart på Agder og i Risør

Historiker Eide Johnsen forteller at Agders seilskipsflåte var sterkere enn i Norge som helhet. Nedenes Amt i Østre Agder var ledende. Hun forteller om årsaker til vekst i sørlandsk sjøfart på 1800-tallet. Noen årsaker lå i Norge, og andre i utlandet.⁴⁵ Jeg vil her trekke fram forutsetninger som kan knytes til Risør, slik at det kan belyse hvorfor vi hadde en skipsfart i Risør – for skipsfarten ligger jo også til grunn for å opprette en understøttelseskasse som er tilknyttet den.

Noen naturgitte forutsetninger for skipsfart på Agder, var havner som var enkle å legge til, samt masse skog å selge som trelast.⁴⁶

Handelsmarkedet la forutsetninger for sjøfart på Agder. Etterspørsel fantes i utlandet, og på Agder-kysten hadde man salgsvare. Etterspørselen vokste i takt med befolkningsvekst som medførte emigrering – hovedsakelig til Amerika. Her skape man inntekter ved å utvinne råvarer som solgtes til Europa. Tilbake til dem, solgte Europa ferdige industrivarer, som en del av den industrielle revolusjon.⁴⁷

Arbeidsmarkedet var også en forutsetning. Mange gründere flyttet til kysten for å etablere seg i de voksende kystnæringene. En av dem var Iakob Wetlesen Prebensen som flyttet til Risør, startet med en krambod, og som utvidet med trelasthandel, skipsbygging, rederi, møllebruk, damspagbruk og isutskipning. Han eide 50 skip.⁴⁸ Dessuten førte befolkningsvekst

⁴² Lindstøl 1923: 399

⁴³ Lindstøl 1923: 400

⁴⁴ Lindstøl 1923: 326, 327,

⁴⁵ Eide Johnsen 2013: 121

⁴⁶ Eide Johnsen 2013: 125

⁴⁷ Eide Johnsen 2013: 123-124

⁴⁸ Eide Johnsen og Sætra 2016: 112-113

på bygdene til at mange dro til kysten for å finne jobb, og slik fikk skipsfarten billig arbeidskraft.⁴⁹

Samarbeid la også til rette for skipsfart på Agder. Partsrederier der flere eide skip sammen, gjorde Agderkysten konkurransedyktig i sjøfarten. Rederne var også nært tilknyttet trelasteksport, skipsbygging, skogbruk, håndverk og handel. Man samarbeidet altså på tvers av familier, yrker og næringer. Partsrederiene kunne hente inn investeringskapital fra helt andre yrkesgrupper, og skipsredere investerte i hverandres skip.⁵⁰

Gjennom trelasthandelen vokste Risør frem.⁵¹ Ved starten av 1800-tallet vokste Risørs handel og skipsfart som aldri før. Skipsbyggingen økte og skip solgtes internasjonalt. Byen ble rikere og husbyggingen skjøt fart.⁵² Men til tross for gode sjøfartsinntekter før og etter Napoleons-krigen, samt overkommelige skatter, hadde de gjennomsnittlige Risør-borgerne stram økonomi, og flere ble fattige i årene mellom 1800 og 1820.⁵³ Noe av grunnen, var vekslende jordbruksavlinger og vansker med kornimport tidlig på 1800-tallet. Dette understrekes ved at grupper på 200 – 300 personer både i Risør og omegn stjal korn fra engelske båter som lå i amtets havner.⁵⁴ Stiansen skriver at lønna for mannskapet i sjøfarten var lav, og 50 sjømenn fra Risør jobbet derfor på båter hjemmehørende i Leith rundt 1900.⁵⁵

4 Opprettelse og drift av understøttelseskassen

De som opprettet innretningen i 1820, var ifølge historiker Tallak Lindstøl skipsredere og mannskap ved Risørs seilskipsflåte. Frivillige bidrag til opprettelsen kom både fra dem selv og besøkene skip i Risør.⁵⁶ En av bidragsyterne ved opprettelsen som også har drevet annet veldedighetsarbeid, var skipsreder Henrik Carstensen, som tidligere nevnt til da hadde vært med i styret av Risørs fattigvesen, og senere overrakk et hus til de fattige.⁵⁷ Lindstøl har

⁴⁹ Eide Johnsen 2013: 125

⁵⁰ Eide Johnsen 2013: 127

⁵¹ Lindstøl 1923: 51

⁵² Lindstøl 1923: 25, 26

⁵³ Lindstøl 1923: 47

⁵⁴ Lindstøl 1923: 27, 29, 30

⁵⁵ Stiansen 1982: 10, 60

⁵⁶ Lindstøl 1923: 156

⁵⁷ Lindstøl 1923: 400

kanskje hatt tilgang til kilder som verken Kuben museum og arkiv, Risør sjømannsforening eller jeg har funnet. For her har jeg dobbeltsjekket at det ikke finnes noen flere kilder om dette. Eller så har han basert dette svaret på det som står i protokollens paragrafmøte fra 1832, for informasjonen stemmer overens med dette møtet.

Likevel ser jeg at innretningen *har* eksistert før 1832, siden det i protokollmøtet nevnes at de skulle velge *nye* bestyrere, og at de gamle bestyrerne hadde hatt flere samlinger for å utforme paragrafene.⁵⁸ I et møtereferat fra 1838 styrkes dette inntrykket ytterligere; Her står det at innretningen tidligere har understøttet enker og barn etter matroser, men det vises ikke i protokollen.⁵⁹ Derfor antar jeg at de både har mottatt og utdelt bidrag før 1832. protokollen forteller også at det 26. mars 1820 ble gitt ut en innbydelse i forbindelse med innretningen. Etter dette, og fram til 31/12 1831, hadde innretningen spart opp et fond på ca. 145 spesidaler.⁶⁰ Ut fra dette ser jeg at innretningen fantes i 1820, og det ser ut som de da inviterte folk til å gi økonomiske bidrag til kassen.

I mangel på en primærkilde med info om hvem som opprettet kassen i 1820, har jeg innhentet data som kanskje kan antyde hvem dette var. Denne dataen belyser at en interesse for å opprette kassen kan ha ligget hos enkelte Risør-redere i 1820 hvis de var redere allerede i 1800. Ellers kan rederne fra 1800 sine holdninger ha påvirket etterfølgende redere. I alle fall ser jeg en kultur der redere generelt engasjerte seg politisk for å fremme sjøfarten de første tiårene av 1800-tallet. Ifølge Lindstøl har fem av Risørs redere fra 1800⁶¹ også signert et sjøfartspolitisk brev far Jacob Aal til regjeringen i 1809.⁶²

Noe som kan styrke min teori om politisk aktive kasseoppretttere, er hvis noen av deltagerne på paragrafmøtet i 1832 også var med på opprettelsen i 1820. Et eksempel på en som faktisk var med på begge deler, var skipsreder og kjøpmann Henrik Carstensen.⁶³ Han var i tillegg en av flere kassemedlemmer som har vist sjøfartspolitisk engasjement. Av de skipsrederne som i 1832 undertegnet at de ville gi kassen bidrag utregnet etter deres skip og skipsparter,⁶⁴ signerte to av dem i tillegg den nevnte sjøfartspolitiske brevet i 1809. Dette var Henrik

⁵⁸ Boyesen og Mølbach 1832: 1

⁵⁹ Boyesen og Mølbach 1832: 1-9

⁶⁰ Boyesen og Mølbach 1832: 1

⁶¹ Lindstøl 1923: 76, 32

⁶² Lindstøl 1923:76, 32

⁶³ Lindstøl 1923: 400, Eide Johnsen og Sætra 2016: 105

⁶⁴ Boyesen og Mølbach 1832: 4

Carstensen og Johan Juell.⁶⁵ Andre som signerte i 1832,⁶⁶ og som også ble stemt på ved Risørs første kommunevalg i 1837, var S. Sønniksen, Johan M. Juell., Henrik Carstensen og Johan Mølbach.⁶⁷ Dette tolker jeg slik at Mølbach hadde vekket tillit hos befolkningen under sine år som kassebestyrer. Hvis N. Boyesen, bestyrer av kassen fra 1832,⁶⁸ også er den Niels Peter Boyesen, sønn av skipsfører Søren Boyesen, som Lindstøl forteller at var medlem av borgerforsamlingen og deretter Risørs ordfører,⁶⁹ styrker det min teori om politisk engasjerte kassemedlemmer.

Carstensen og Mølbach hadde andre yrker ved siden av skipsrederyrket i 1820.⁷⁰ Lindstøl sier Carstensen var med på å gi bidrag til kassen ved første anledning i 1820,⁷¹ og Eide Johnsen sier Agder-byene bygde opp sjøfarten ved hjelp av økonomiske bidrag fra andre yrkesgrupper.⁷² Dermed lurer jeg på om noe liknende har skjedd under opprettelsen av kassen i 1820. Kanskje Mølbach også var blant flere som bidro til opprettelsen i 1820, og at flere av dem kunne gi store bidrag på grunn av sine flersidige arbeidsliv – kanskje også ved investering fra andre arbeidere som ikke var redere eller sjøfolk. Det sistnevnte tror jeg da ikke, siden Lindstøl og protokollen viser at det vanlige var at redere og sjøfolk var bidragsyterne til kassen.⁷³

Skipperne som Lindstøl nevner fra tiden 1818 til 1820, har ikke vist politisk aktivitet som medlem av kommunestyret mellom 1837 og ut hundreåret, selv om mange andre yrkergrupper var representerte. Ingen andre sjøfarende nevnes heller.⁷⁴ Dette kan antyde mindre politisk engasjement hos skipperne og mannskap enn hos redere, men jeg kan ikke være sikker på at sjøfolk var udelaktige ved opprettelsen av kassen i 1820. Videre tenker jeg at siden mannskap ikke nevnes ved navn i protokollens møte i 1832, ser det for meg ut som at mannskapet ikke var initiativtagerne til å utforme planen. I forlengelse av dette, kan det

⁶⁵ Lindstøl 1923: 32

⁶⁶ Boyesen og Mølbach 1832: 4

⁶⁷ Lindstøl 1923: 286

⁶⁸ Boyesen og Mølbach 1832: 1

⁶⁹ Lindstøl 1923: 290,

⁷⁰ Eide Johnsen og Sætra: 105. Lindstøl 1923: 57-59, 400

⁷¹ Lindstøl 1923: 156

⁷² Eide Johnsen 2013: 127

⁷³ Boyesen og Mølbach 1832: 3 og Lindstøl 1923: 156

⁷⁴ Lindstøl 1923: 96, 97, 99, 300-303

kanskje se ut som det ikke var mannskapet som initierte opprettelsen i 1820 heller, selv om Lindstøl sier de ga bidrag.⁷⁵

Det ser for meg ut som det bare var menn som opprettet kassen og utformet paragrafene. På paragrafmøtet signerte bare menn på at de ville gi bidrag til kassen, men Johan M. Juell signerte på Madam Tothammers vegne.⁷⁶ Eide Johnsen forteller at kvinner kunne bli skipseiere eller skipsredere, men at det oftest var menn som *drev* skipene på vegne av dem.⁷⁷ Dermed ser jeg det som mest sannsynlig at kvinner ikke deltok på møter om kasseopprettelse, men deres penger kunne jo brukes.

Hensikten med å opprette kassen i 1820, tror jeg delvis kan finnes i paragrafene fra 1832. Her står det at flere målgrupper fikk støtte av kassen; Forliste sjøfolk både fra Risørs tolldistrikt og andre steder. Enker og barn etter sjøfolk fra Risørs tolldistrikt som har hatt en mann eller forsørger som ga bidrag til kassen under sin tid i sjøfarten. Sjøfolk fra Risørs tolldistrikt rammet av kroppslig skade, sykdom eller fattigdom, og som ikke kan jobbe i sjøfarten, men ga bidrag til kassen mens de var i farten.⁷⁸ Altså ser det ut som bestyrerne vil formidle at hensikten med å opprette kassen, var å kunne støtte disse målgruppene.

Det de fikk støtte til, var oftest reisepenger, men også mat, legeregninger og medisin. Forbireisende forliste fikk kun reisepenger til neste understøttelseskasse. Støttens størrelse til alle målgruppene, ble fastsatt av bestyrerne ut ifra kassens tilstand og de trengendes nød. Fast pensjon ble ikke utdelt.⁷⁹ Eksempler på hvor mye de kunne få, var ½ til 1 spesidal som reisepenger ved forlis,⁸⁰ mens enker i 1838 og 1845 fikk mellom 1 og 4 spesidaler.⁸¹ Ved sykdom fikk medlemmer fra 1,5 til 2 spesidaler, og medlemmer kunne også få understøttelse til sin syke far.⁸²

Risørs kasse skiller seg ut fra de andre understøttelseskassene for uheldige sjømenn, da Færden forteller at deres fremste formål var å gi økonomisk støtte ved tap av eiendeler i

⁷⁵ Lindstøl 1923: 156

⁷⁶ Boyesen og Mølbach 1832: 4

⁷⁷ Eide Johnsen 2016: 91-92

⁷⁸ Boyesen og Mølbach 1832: 2-3

⁷⁹ Boyesen og Mølbach m. fl. 1832: 22

⁸⁰ Boyesen og Mølbach 1832: 3

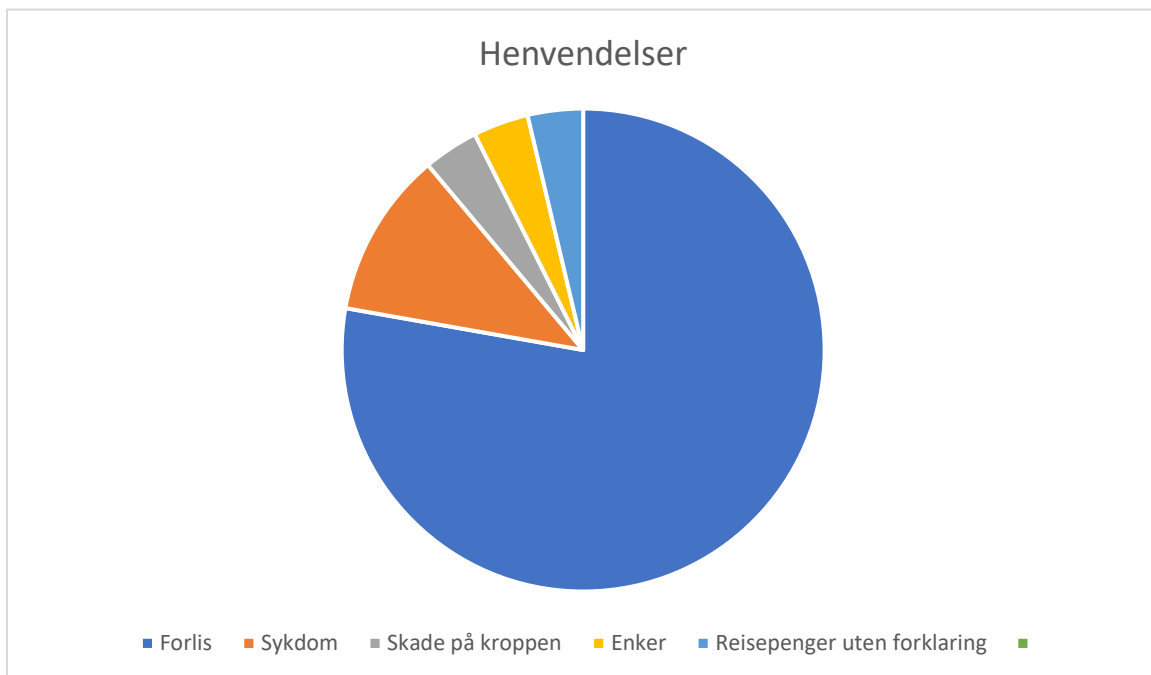
⁸¹ Boyesen og Mølbach m. fl. 1832: 9, 17

⁸² Boyesen og Mølbach m. fl. 1832: 17, 19

sjøfarten. Eksmepelvis fikk medlemmene i Grismtads kasse en sum tilsvarende opptil tre måneder lønn ved eiendelstap.⁸³

I de første årene man kunne søke understøttelse fra kassen i Risør, fra 1832 til 1850, omhandlet flest henvendelser søknad om reisepenger til sjømannens hjemsted etter forlis. Jeg ser at de som regel hører hjemme i andre byer eller land. Det var jo, som nevnt, en ordning som gjorde at man kunne få reisepenger som dekker reise fra en havn med understøttelsesmuligheter, til den neste havnen med dette.⁸⁴

Her er en oversikt over henvendelsene de første 10 årene.



Fra 1832 til 1842 kom det til sammen 27 henvendelser der noen søkte om støtte. Noen ganger var det flere sjømenn som sammen søkte støtte i den samme henvendelsen. Dette var da flere sjømenn som hadde forlist med det samme skipet og som søkte reisepenger. 21 av henvendelsene omhandlet forlis med behov for reisepenger. Av disse forlisene, omtaltes som totalforlis i protokollen. Ved to av forlisene står det at skipet sank etter at skipene ble ett som påseilet av et annet skip. Tre henvendelser omhandlet søknad om støtte ved

⁸³ Færden 1967: 90-91

⁸⁴ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832 - 1890: 1-25

sykdom. I en henvendelse søktes det om støtte grunnet skade på kroppen. En henvendelse var fra en trengende enke, og en handlet om reisepenger der det ikke fortelles hvorfor mannen trengte det. I alle disse tilfellene fikk søkerne understøttelse, som er i tråd med protokollens paragrafer.⁸⁵ Forlisene fant sted i Nordsjøen, ved Englands, Hollands og Norges kyst, men enkelte ganger står det ikke hvor de forliste.⁸⁶

I protokollen står det hvilke skip som hadde forlist hvor, og hvem som søkte om reisepenger til hjemreise. 21. oktober 1834 søkte styrmann Hans T. Hansen og Matros Anders Simonsen om reisepenger til hjemveien, da de hadde forlist med seilskipet «Johan» som strandet ved Nyhellesund. De hadde allerede fått reisepenger fra understøttelseskassen i Arendal, og fikk nå i Risør.⁸⁷

15. november 1834 søkte ni sjømenn fra to ulike forliste skip, «Industria» og «Henriette», om reisepenger. De hadde alle reist fra Holland til Risør med skipet «Aderna». Begge skipenes kapteiner kom fra Tønsberg. De fikk reisepenger. De viste pass fra den svensk-norske konsulen i Amsterdam fra 20. oktober og 6. november.⁸⁸ Jeg ser at det brukes å nevnes at de viste pass fra ulike steder, og det ser for meg ut som at dette er et slags bevis på at de har vært der de sier at de har vært.

25. november 1834 søkte styrmannen, tømmermannen og tre matroser fra Grimstad-skipet «Folkefesten» og reisepenger til hjemturen, da de hadde forlist ved Tieschilling. Også en kaptein som hadde forlist skipet sitt ved Holland, søkte om reisepenger hjem til Tønsberg, men han søkte om et *lån* på fem spesidaler som han lovet å betale da han kom hjem. Alle disse hadde seilt fra Holland til Risør med kaptein M. Bruun og skipet «Emanuel». Jeg ser at M. Bruun er en av de som ga bidrag til kassen på møtet i 1832, på grunnlag av skip og skipsparter han eide.⁸⁹ I Lindstøls bok står det at det er tre Risør-skip ved navn «Emanuel» i 1800 – samt et ved navn «Emmanuel».⁹⁰ Det ser for meg ut til at det faktisk var et Risør-skip og en Risør-skipper og -partsreder som hadde fraktet de forliste til Norge.

⁸⁵ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890: 1-22

⁸⁶ Boyesen og Mølbach m. fl. 1832-1890: 1-22

⁸⁷ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890: 5

⁸⁸ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890: 6

⁸⁹ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890:4, 7

⁹⁰ Lindstøl 1923: 72-76

Et eksempel på at noen kunne trenge reisepenger på grunn av sykdom, følger her; 24. mars 1835 søkte matros Christian Jacobsen fra Flekkefjord om reisepenger til hjemreise. Han hadde blitt liggende syk i Carlshamn, og skipet hans hadde måttet seile videre. Han viste pass fra magistraten i Carlshamn fra 13. februar. Reisepenger fikk han.⁹¹

Driften av kassen, kan sees i protokollens paragrafer og møtereferater. Innretningen ble styrt av to skipsredere valgt av sjøfolk og skipsredere. Fire revisorer ble valgt til å gjennomgå regnskapet; to skipsredere og to skippere. Det kjøptes en protokoll og et skrin med to låser, og hver bestyrer hadde egen nøkkel. Slik hadde begge oversikt over at ingen ting ble stjålet fra skrinet. En inkassator samlet bidrag på reise med skipene. Det lå alltid omtrent 20 spesidaler i kassen klar til understøttelse. Kasseneholdningen skulle opprettholdes eller vokser ved bidrag fra tolldistriktets sjømenn, skippere og skipsredere. Beløpene ble tilpasset deres lønn eller eiendeler i skip. Også frivillige bidrag av selvvalgt størrelse fra fremmede skip bidro.⁹²

Det skjedde en endring av driften av kassen fra 1842, ved nye paragrafer, og fra 1845 ved at de ikke lenger bare ga bidrag til de som søkte om det,⁹³ men bestyrelsen tok selv initiativ til å gi penger til trengende gamle, lokale sjømenn, og enda oftere til enker av lokale sjømenn. Det står ikke noe om at de trengende hadde søkt om støtte i disse tilfellene.⁹⁴ Kassen hadde flere hundre spesidaler liggende, mens det bare gikk ut omtrent tre til ti spesidaler i året til de som aktivt søkte om støtte. Lenge hadde de hatt pengene liggende, slik at beløpene vokste.⁹⁵ Jeg antar derfor at de kanskje ønsket å bidra til folks velferd enn å ha pengene liggende. Nye paragrafer synes jeg det blir urelevant å utgreie om her, men jeg synes det er interessant at det kan antyde at det med tiden har oppstått situasjoner som har vist andre behov enn det som først var kassens mål.

Kassen bestod i denne formen fram til 1854, da den ble delt i to; «Foreningen for Skipsførere og Styrsmænd» og de underordnede sjømennenes forening. Sistnevnte ble i 1901 utgangspunkt for Risør Sjømannsforening.⁹⁶

⁹¹ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890:7

⁹² Boyesen og Mølbach 1832: 1-6

⁹³ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890: 5-17

⁹⁴ Boyesen og Mølbach m. fl. 1832-1890: 16, 18, 19

⁹⁵ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890: 1-19

⁹⁶ Lindstøl 1923: 156-158

Noe av behovet for å opprette kassen, kan belyses gjennom ulykker og sykdom i sjøfarten. Disse kunne forårsake tap av eiendeler, liv og frihet, sykdom og forlis. Slike situasjoner kunne forårsakes av naturfenomener, menneskelige faktorer og ulike sykdommer.

Mange elementer kunne forårsake forlis eller andre uhell og på sjøen. Iblant skjedde flere slike samtidig. Museumsformidler Molaug forteller at forlis og andre ulykker var svært vanlig i seilskutetida, og kunne ha store økonomiske konsekvenser for redere.⁹⁷ Mengden forlis kan vi se av Bakkevigs oversikt over forlis utenfor Aust-Agder og Telemark. I Risørs skjærgård har det forlist 18 fartøy mellom 1796 og 1979, mest på slutten av 1800-tallet. Utenfor hele Aust-Agder og Telemark til sammen, forliste 140 fartøy mellom 1796 og 1910.⁹⁸ I tillegg kommer forlisene i utlandet – noen av årsakene til dette omtales i de kommende avsnittene.

Sterk vind og storm kunne forvanske manøvreringen av seilskuter gjennom trange sund, ved skjær og korallrev.^{99 100 101} Slike situasjoner møtte man gjerne i Stillehavet, og der har skip fra Risør og nabobyene har seilt.¹⁰² Dessuten holdt ikke alltid skipenes fortøyning i disse stormene, og skipet kunne kastes mot land.¹⁰³ Stillehavsfarten økte forlisstatistikken rundt 1900, men likevel overlevde som regel mannskapet.¹⁰⁴ Også i Nordsjøen var det farlige stormer.¹⁰⁵

Dårlig sikt kunne skyldes nattemørke, tåke og snø, og dette kunne forårsake kollisjon. I tillegg førte snøvær gjerne til isbelagte seil og dekk, og sjømennene fikk ved flere anledninger hovne og blodige hender etter langvarig arbeid med å hakke bort is og å håndtere tau og annet om bord.¹⁰⁶ Et annet problem med is, var isfjell. Disse kunne også være mange, og dermed utfordrende å unnamanøvrere, særlig i tåke eller snøvær.¹⁰⁷ Dette ga fare for kollisjon eller grunnstøting.¹⁰⁸

⁹⁷ Molaug 2020: episode 4

⁹⁸ Bakkevig 2013: 73, 291-296

⁹⁹ Molaug 2020: episode 4

¹⁰⁰ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890: 46

¹⁰¹ Dannevig 1976: 58-60

¹⁰² Dannevig 1976: 68, 101-105

¹⁰³ Dannevig 1976: 126, 127, 132

¹⁰⁴ Dannevig 1976: 123, 126

¹⁰⁵ Stiansen 1982: 11

¹⁰⁶ Stiansen 1982: 12-13

¹⁰⁷ Dannevig 1976: 132

¹⁰⁸ Dannevig 1976: 112-113

Flere situasjoner kunne medføre kollisjon, grunnstøtning, vann ombord og skade på båten. Påseiling av andre skip kunne også skade båten.¹⁰⁹ Kollisjon med skjær kunne særlig forekomme hvis man prøvde å legge til land mens det var tåke, snø, nattemørke, vind og store bølger¹¹⁰. Vann kunne komme om bord i skipet som følge av store bølger eller skade på skipene. Skader på skipene var så vanlig at man hadde egne skipstømmere med på sjøfarten.¹¹¹ Også unøyaktige kart, særlig i kombinasjon med uforutsigbare havstrømmer, kunne medføre at man kolliderte med elementer i vannet og forliste.¹¹²

Farlig last kunne skade eller tilintetgjøre skipet. En gang eksploderte dynamittlasten i et norsk skip, og hele båten gikk i værret. Da gikk også sjømenns private eiendeler tapt.¹¹³ En annen risikabel last, var kopra (tørket kokosnøtt). Denne var selvantennelig, og en Kristiansand-bark brant opp på denne måten.¹¹⁴ Koprafarten nådde sitt høydepunkt rundt 1900,¹¹⁵ så det er lenge etter at kassen ble opprettet, men jeg tar med eksemplet for å vise at last kunne medføre risiko i seilskutetiden.

Menneskelige faktorer kunne føre til skade på personer og eiendeler. Faktorer som uaktsomhet og misforståelser kunne føre til uhell. Uaktsom navigasjon ved bruk av uegnede kart kunne medføre stranding og forlis.¹¹⁶ Slagsmål forekom både for gøy og på alvor, gjerne mens mannskapet var fulle.¹¹⁷ At noen ville slåss, kunne også skyldes kommunikasjonsproblemer når man samhandlet med andre uten at man hadde et rikt nok felles språk til å forstå hverandre.¹¹⁸ Mannskap kunne også dra en spøk så langt at andre ble matforgiftet og man måtte tilkalle lege.¹¹⁹

Andre menneskelige faktorer som kan ha vært bakgrunn for opprettelsen av kassen, var kaperfart og prisonen. Kapring var vanlig, selv langs Norskekysten. Kaperfarten gikk ut på at det var «lovlig» å ta utenlandske skip som passerte Norgeskysten hvis man hadde fått kongebrev med lisens til det. På Agder kapret man særlig engelske skip under Napoleons-

¹⁰⁹ Dannevig 1976:123

¹¹⁰ Stiansen 1982: 12

¹¹¹ Stiansen 1982: 9-10

¹¹² Dannevig 1976: 100, 101, 131

¹¹³ Molaug 2020: episode 3

¹¹⁴ Dannevig 1976: 121, 122

¹¹⁵ Ibid

¹¹⁶ Dannevig 1976: 130

¹¹⁷ Stiansen 1982: 19, 27, 93, 95

¹¹⁸ Dannevig 1976: 54-55

¹¹⁹ Stiansen 1982: 14-16

krigen, siden mange av våre skip var tatt av engelskmenn i starten av krigen, og landet trengte ressurser.¹²⁰ Risør deltok i kaperfarten, og dette medførte fare for liv, eiendeler og egen frihet.¹²¹ Engelskmenns kapring av norske skip i Risør, nevnes for år 1801, 1807 og 1808.¹²² Når kapere prøvde å ta engelske skip, men tapte, ble mange satt i engelsk fengselsskip kalt «Prisonen».¹²³

Flere helseutfordringer på sjøen kunne medføre understøttelsesbehov. Kolera, tropefeber, skjorbuk og andre sykdommer var risikofylte elementer i sjøfarten.¹²⁴ Over har jeg også nevnt hovne og blodige hender etter arbeid med nedisete gjenstander ombord.¹²⁵

5 Drøfting

I dette kapitlet vil jeg drøfte hvorfor Understøttelseskassen for uheldige sjømenn i Risør ble opprettet i 1820 og hvorfor en plan for bruk av kassen ble nedskrevet i 1832.

Utgangspunktet for drøftingen, er innsamlet data presentert i forrige kapittel. Paragrafene vil knyttes opp til de andre avsnittenes innhold, og noen paragrafer kobles også sammen med hverandre for å belyse spørsmål bedre.

5.1 Hva var kassens formål?

Kassens formål mener jeg vises i protokollens paragraf 5; Å gi understøttelsesbidrag til forliste sjøfolk fra Risør og andre steder, til avdøde sjømenns etterlatte familie og til sjøfolk fra Risør rammet av skade, sykdom eller fattigdom og som ikke kunne skaffe inntekter gjennom sjøfarten for øyeblikket. De forbireisende forliste skulle få bidrag som dekte klær og reisepenger fram til neste havn med understøttelseskasse. Kassen skulle også gi lån til trengende sjøfolk og skipsredere som hadde gitt bidrag til kassen.¹²⁶ Jeg tenker her at kassen skulle gagne både sjøfolk og redere.

¹²⁰ Tellefsen m.fl. 2014: 19-20

¹²¹ Lindstøl 1923: 32

¹²² Lindstøl 1923: 26, 27, 31, 77

¹²³ Tellefsen m.fl. 2014: 121-123, 132

¹²⁴ Stiansen 1982: 14-16

¹²⁵ Stiansen 1982: 12-13

¹²⁶ Boyesen og Mølbach 1832: 1, 2

I paragraf 5 nevnes andre understøttelseskasser.¹²⁷ Her tenker jeg Boyesen og Mølbach viser til de understøttelseskassene som Færden nevner ble opprettet i de fleste sjøfartsbyer på slutten av 1820-tallet,¹²⁸ siden paragrafene ble utformet få år etter dette. Videre tenker jeg at kanskje det nettopp var fordi flere byer nylig hadde opprettet liknende kasser at Risørs forening bestemte seg for å utforme en plan for felles trygging av lokale og fremmede sjøfolk. Eller kanskje utdeling av reisepenger var pålagt fra staten, siden flere havnebyer også ga reisepenger til forliste sjøfolk? Alternativt kan grunnen til at flere havnebyer opererte likt her, skyldes et ønske om et mer humant, privat velferdssystem enn det staten ga, slik som Seip sier var vanlig på starten av 1800-tallet.¹²⁹ Det ser for meg ut som at noe av formålet med kassen var å gi en human og solidarisk forsikring til sjømenn – ikke bare hjemme, men med det jeg vil kalle samarbeidspartnere rundt om i Norge og utlandet. De samarbeidet jo ved å opprettholde sjøfartshandelen som alle dro nytte av.

Dette med solidaritet og samarbeid på tvers av geografisk tilhørighet, synes jeg også lyser igjennom i de første møttereferatenes innhold; Her gjaldt de fleste henvendelsene til kassen søknad om reisepenger for sjøfolk hjemmehørende andre steder.¹³⁰ I tillegg synes jeg dette minner om det samarbeidet mellom ulike yrkesgrupper samt flere partsredere innad i Agders havnebyer tidlig på 1800-tallet som Eide Johnsen forteller om. Hun skriver jo at dette gjorde Agder konkurransedyktig i sjøfarten,¹³¹ så kanskje noe av formålet med kassen kan ha vært samarbeid, trygging, og forutsigbarhet, som igjen førte til konkurransedyktighet? Ut fra dette slutter jeg at et bredere formål for ha vært å gjøre hele Agder konkurransedyktige i sjøfarten. Det ville jo Risørs redere også ha tjent på.

På den måten kunne noen kanskje forestille seg at av formålet også kunne vært personlig vinning for rederne og skipperne i Risør – som jeg mener ville vært forståelig i en tid der Risørs gjennomsnittlige borgere hadde stram økonomi, slik Lindstøl¹³² og Stiansen¹³³ hevder. Det ser for meg ut som rederne og skipperne var pådrivere for å opprette kassen,

¹²⁷ Boyesen og Mølbach 1832: 1, 2

¹²⁸ Færden 1967: 90, 91

¹²⁹ Seip 1994: 53

¹³⁰ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832 - 1890: 1-25

¹³¹ Eide Johnsen 2013: 127

¹³² Lindstøl 1923: 47

¹³³ Lindstøl 1923: 27, 29, 30

siden protokollen viser at de, sammen med øvrigt mannskap, opprettet kassen,¹³⁴ og siden paragraf 2 sier at redere og skippere skulle være bestyrere og revisorer for foreningen.¹³⁵

På den andre siden, synes jeg at Risørs skipsreder Henrik Carstensen gjennom stadig involvering i frivillig arbeid og store bidrag til de fattige, viser at han personlig var opptatt av andres velferd.¹³⁶ Heller ikke paragrafene nevner noe om understøttelse til skipsredere, selv om skippere jo går under betegnelsen sjømenn og kassemedlemmer som kunne miste eiendeler på sjøen, slik jeg tolker ordlyden i paragraf 5¹³⁷. Dermed styrkes teorien om at formålet kan ha vært å gi et humant, privat understøttelsesalternativ til de som trengte det. I beste fall vil jeg tro at skipperes, og særlig skipsrederes, vinning bare er en sekundær bonus.

Ut ifra driftsendringen i 1845, der bestyrerne tar initiativ til å utdele bidrag uopfordret, synes jeg det kan se ut til at driftsmetoden de første årene ikke oppfylte det ønsket de hadde om å bidra til sjømanns etterlatte. Slik sett kan kanskje endringen av driften avdekke at noe av årsaken til å opprette kassen var å understøtte enker ved behov. For i årene før, antyder møtereferatene derimot at hovedårsaken til opprettelsen var å gi reisepenger ved forlis. Det kan for meg se ut til at alle årsakene var reelle, men at driften viser det tydeligere fra 1845.¹³⁸

På bakgrunn av dette, slutter jeg at formålet med å opprette kassen trolig var å gi en human, privat forsikringsmulighet til sjømenn og deres etterlatte i et samfunn der staten la opp til dette. Mer konkret vil jeg si formålet var å understøtte forliste sjøfolk fra eget og andre tolldistrikt samt andre land, avdøde sjøfareres etterlatte kone og barn, og sjøfarere fra tolldistriktet rammet av skade, sykdom eller fattigdom, som ikke kunne jobbe i sjøfarten for øyeblikket. Sekundære formål som blir mer som en bonus, kan kanskje ha vært opprettholdelsen av bransjen og å skaffe inntekter til Agder og ledere i skipsfarten.

¹³⁴ Lindstøl 1923: 156

¹³⁵ Boyesen og Mølbach 1832: 1, 2

¹³⁶ Lindstøl 1923: 400

¹³⁷ Boyesen og Mølbach 1832: 2, 3

¹³⁸ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890: 5-17

5.2 Hva var behovet for kassen?

Behovet for å opprette kassen, kan delvis forklares med at både Risør¹³⁹, ifølge Lindstøl, og hele landet¹⁴⁰, ifølge Seip, hadde et fattigdomsproblem i årene før 1820. Videre forteller Seip at norske borgere følte et sterkt forsikringsbehov på denne tiden.¹⁴¹ Basert på dette, tenker jeg noe av behovet lå i det at folk hadde stram økonomi og behov for flere forsikringer enn det som hadde fantes tidligere på 1800-tallet.

I tillegg til stram økonomi og lite forsikringer, kan et risikabelt liv også skape behov for en understøttelseskasse. Sjømenn fra Risør og andre steder levde et risikabelt liv. Risikoen kan man se i typen ulykker som Molaug,¹⁴² Bakkevig,¹⁴³ Dannevig,¹⁴⁴ Stiansen,¹⁴⁵ Tellefsen¹⁴⁶ og Lindstøl¹⁴⁷ har gitt eksempler på. Ulykkene der skip forliste, antar jeg kunne føre til tap av både eiendeler og liv. De gangene skip skadet seg litt i kollisjon med andre skip, isfjell, skjær og korallrev, regner jeg med at vann potensielt kunne komme om bord og ødelegge gjenstander, eller at planker fra båten kunne knekkes innover og skade enten eiendeler eller personer som satt innenfor. Også sykdommer, slagsmål og kommunikasjonsvansker som nevnes, regner jeg med kunne medføre sykdom, skader og legekostnader. Noe som derimot sjelden skapte problemer, var hai,¹⁴⁸ så denne vil jeg si ikke skapte behov for understøttelse. Men alle de andre elementene nevnt her, anser jeg som risikofaktorer som samsvarer med formålene som står i paragraf 5,¹⁴⁹ så jeg vil si at det risikofylte sjømannslivet medførte et behov for en understøttelseskasse.

Den risikofylte kaperfarten kan også sies å skape behov for denne understøttelseskassen. Kaperfart kunne føre til at en mistet eiendeler, og i verste fall sin egen frihet om man ble satt i prisonen.¹⁵⁰ Derfor mener jeg kaperfarten kunne skape behov for understøttelse ved tap av eiendeler – og muligens også til legeregning etter lange opphold i trange prisoner.

¹³⁹ Lindstøl 1923: 47

¹⁴⁰ Seip 1994: 32

¹⁴¹ Seip 1994: 50, 51

¹⁴² Molaug 2020: episode 3 og 4

¹⁴³ Bakkevig 2013: 73-296

¹⁴⁴ Dannevig 1976: 54-150

¹⁴⁵ Stiansen 1982: 9-93

¹⁴⁶ Tellefsen m.fl. 2014: 19-132

¹⁴⁷ Lindstøl 1923: 26-77

¹⁴⁸ Dannevig 1976: 141-148, 150

¹⁴⁹ Boyesen og Mølbach 1832: 2-3

¹⁵⁰ Tellefsen m.fl. 2014: 19-132

Mengden forlis mener jeg antyder hvor utbredt behovet for understøttelseskassen var. Bakkevig forteller jo om 18 forlis ved Risør mellom 1796 og 1979, samt 140 forlis utenfor Aust-Agder og Telemark mellom 1796 og 1910.¹⁵¹ Dette medførte jo at man måtte komme seg hjem på alternativt vis, og dermed tenker jeg man kunne trenge en kasse som kunne gi reisepenger. Tap av eiendeler og liv ser jeg også som en mulighet her, noe som understreker at mengden forlis medførte et behov for kassen.

Behovet for understøttelseskassen mener jeg altså kan sees gjennom folks økonomi, et generelt behov for forsikringer, kaperfart, typen ulykker som oppstod på sjøen, kaperfart og mengden forlis som fant sted.

5.3 Andre understøttelsesmuligheter?

Behovet for å opprette kassen, kan oppdages når man ser på hvilke andre former for hjelp kassens målgrupper hadde i tiden som ledet opp til 1820.

Forliste sjøfolk, står det ikke noe i mine kilder om at var målgruppe for noen annen forsikringsordning i Norge på denne tiden. Frivillige gaver ble lov å gi fra tidlig på 1800-tallet.¹⁵² Dette kunne muligens samles fort, men jeg regner det som sikrere å søke gjennom en understøttelseskasse – som i tillegg drives av personer med kontakter på andre skip. Å skaffe seg inntekt i et annet sokn, ble lov fra 1818.¹⁵³ Så om man hadde mulighet, kunne man kanskje ta seg litt gårdsarbeid eller lignende for å samle kapital til hjemreise. Men dette regner jeg med ville ta mer tid enn å tildeles reisepenger fra en understøttelseskasse. Ellers tror jeg de nok bare måtte håpe på å få skyss på andre fartøy som skulle samme vei.

Enker kunne generelt gå til de statlige enkeklassene Seip forteller at ble opprettet i 1814.¹⁵⁴ Men siden Risørs understøttelseskasse likevel skulle ivareta sjømenns enker, tenker jeg at det skyldtes et behov for mer eller en annen type støtte enn det staten ga. For som Seip forklarer, utformet jo staten hjelpetiltak som skulle gjøre at arbeidsføre ikke skulle ville søke

¹⁵⁰Lindstøl 1923: 26-77

¹⁵¹ Bakkevig 2013: 73, 291-296

¹⁵² Seip 1994: 58

¹⁵³ Seip 1994: 22-23

¹⁵⁴ Seip 1994: 50,51

hjelp der.¹⁵⁵ Jeg ser for meg at enker etter sjømenn i Risør kunne ha skaffet seg inntekt som spinnersker ved de manufakturhusene Seip forteller om,¹⁵⁶ eller Risørs fattigkasse som Nilssen nevner. Det er bare det at Risørs fattigkasse kun kunne gi små bidrag, så man så vidt slapp å tigge,¹⁵⁷ samt at ingen av kildene jeg har brukt har nevnt manufakturhus i Risør. Derfor tenker jeg enkene ikke hadde tilstrekkelige muligheter for understøttelse fra andre instanser i Risør. På den andre siden, kan det hende de faktisk gjorde det, siden bare én enke kontaktet kassen for støtte de første ti årene etter at planen ble utformet.¹⁵⁸

Fattige barn, forteller Seip at ble satt hos fosterforeldre, og at de fikk skolegang og arbeid i industrien fram til 1830. Offentlig tilsyn til barn i disse situasjonene var svakt.¹⁵⁹ Her ser jeg at statens ordning ville splittet familier og gitt barna en usikker tilværesle, mens understøttelseskassens økonomiske bidrag kanskje kunne bidra til at barna kunne få bo hos sin mor. Likevel må jeg påpeke at paragraf 5 presiserer at ingen fast pensjon ville utdeles.¹⁶⁰ Et mer vedvarende alternativ for fattige barn, mener jeg var Risørs fattigkasse, for den forteller Nilssen at skulle kunne gi nok bidrag og mat til at man slapp å tigge, selv om bidragene var små.¹⁶¹ Men jeg vil si at nettopp det at bidragene fra fattigkassa var små, betyr at barn kunne trenge en liten ekstra understøttelse fra kassen.

Skadede, syke eller fattige sjømenn som ikke var arbeidsføre, kunne kanskje også bruke Risørs fattigvesen som et vedvarende alternativ. Men på samme måte som for enker og barn, vil jeg minne om at Nilssen påpeker at man fra fattigkassen kun fikk akkurat nok til å slippe å tigge.¹⁶² Trolig kunne de også få gaver fra nærsamfunnet, siden det var lov tidlig på 1800-tallet.¹⁶³ Denne gruppen kunne ikke få støtte av staten, for ifølge Seip forventet staten tidlig på 1800-tallet at syke skulle ivareta seg selv eller hjelpes av nærmeste krets, forteller Seip.¹⁶⁴ Videre hevder Seip at mange ikke dro til lege selv om de trengte det på grunn av kostnaden.¹⁶⁵ I understøttelseskassens møtereferater over de første ti årene, var det tre

¹⁵⁵ Seip 1994: 53

¹⁵⁶ Seip 1994: 38

¹⁵⁷ Nilssen 1997: 387

¹⁵⁸ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890: 1-22

¹⁵⁹ Seip 1994: 24-25

¹⁶⁰ Boyesen og Mølbach 1832: 2,3

¹⁶¹ Nilssen 1997: 387

¹⁶² Nilssen 1997: 387

¹⁶³ Seip 1994: 58

¹⁶⁴ Færden 1967: 493

¹⁶⁵ Seip 1994: 217, 219, 228

henvendelser angående bidrag ved sykdom og en angående bidrag ved skade på kroppen.¹⁶⁶ Ut ifra disse faktorene, vil jeg si at skadede, syke eller fattige uføre sjømenn hadde hatt flere alternativer til støtte, om enn ikke så stor støtte. Samtidig viser hendelser at understøttelseskassen ble et nyttig alternativ for denne målgruppen ved fire anledninger de første ti årene.

5.4 Hva ga muligheten til å gi bidrag til kassens medlemmer?

Muligheten til å gi bidrag til medlemmene, ser jeg som en av forutsetningene til at kassen ble opprettet. Denne muligheten var et resultat av flere faktorer.

Grundere og arbeidsmarkedet kan sies å ha skapt mulighet for å gi bidrag. Ifølge Eide Johnsen var arbeidsmarkedet en forutsetning for at gründere etablere seg i de voksende kystnæringene, slik som skipsreder Prebensen i Risør.¹⁶⁷ Hun ser de også ansatte billig arbeidskraft.¹⁶⁸ Jeg tenker at gründerne så en mulighet, bygde opp en god inntekstkilde for seg selv og skippere, og at disse i sin tur da hadde mulighet til å gi store startbeløp og ved opprettelsen av kassen samt senere bidrag. Det å få kassen i gang, og å jevnlig gi gode bidrag, ga i sin tur mulighet for å gi bidrag til kassens medlemmer. Og både skipsredernes og skippers bidrag vil jeg si var en direkte mulighetsskaper med tanke på å utdele bidrag til kassens medlemmer.

Sjøfolkenes bidrag ga også mulighet for å dele ut bidrag til dem ved senere behov. I protokollens paragraf 6, står det jo at man kunne regne med at matroser og styrmenn ga frivillige beløp mens de deltok i sjøfarten, selv om summene var litt mindre enn for skippere og redere.¹⁶⁹ Samtidig ville de ikke ha vært sjøfolk om ikke gründerne hadde skapt arbeidsplasser for dem, eller om ikke den oversjøiske handelen hadde blomstret for hele verden på 1800-tallet. Sjøfolkenes inntektskilde ga dem mulighet til å gi bidrag. Likevel mener jeg at også sjøfolkenes bidrag var en direkte forutsetning for å kunne gi bidrag i motsatt retning senere.

¹⁶⁶ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890: 1-22

¹⁶⁷ Eide Johnsen og Sætra 2016: 112-113

¹⁶⁸ Eide Johnsen 2013: 125

¹⁶⁹ Boyesen og Mølbach 1832: 3

En tredje inntekstkilde som ga mulighet for å gi bidrag til medlemmene, kan sees i protokollens paragraf 3 og 6. I paragraf 3 står det at foreningen skulle ha en inkassator, og i paragraf 6 står det at han skulle forsøke å samle inn bidrag fra fremmede skip. Bidragene ville trolig gis frivillig etter at inkassatoren hadde forklart skipperen og mannskapet hvilken nytte og hensikt innretningen har.¹⁷⁰ På grunnlag av dette, vil jeg si at inkassatoren og det han fikk inn av bidrag fra fremmede skip, også var noe som gjorde det mulig å gi bidrag til kassens medlemmer senere.

Et fjerde og femte element som muliggjorde det å gi medlemmene bidrag, kan sees i protokollens paragraf 4. Her står det at kassebeholdningen vokste ved renter,¹⁷¹ noe jeg tenker ga økt mulighet for å gi støtte. Videre står det at det alltid skulle være omtrent 20 spesidaler i kassen, slik at man hadde dem klare til å levere ut som bidrag til de trengende målgruppene.¹⁷² Likevel vil jeg si at rentene og det at det alltid lå penger klare til utlevering, er underordnet det at man fikk inntektene. Dette fordi pengene ikke hadde vært der om de ikke hadde blitt gitt som bidrag av redere og sjøfolk i første omgang.

En grunnleggende faktor jeg mener muliggjorde det å gi bidrag til kassens medlemmer, var selve skipsfarten i seg selv. Lindstøl forteller at skipsfarten og trelasthandelen i Risør vokste ved starten av 1800-tallet. Salg av skip til utlandet var også med i dette bildet.¹⁷³ Skipsfarten skapte både sjømenn å gi bidrag til, og selve inntektene som ble brukt til å gi bidrag til kassen med.

Flere faktorer gjorde det altså mulig å dele ut bidrag til kassens medlemmer ved behov. Situasjonen med skipsfartsinntekster, renter av kassebeholdningen og det at det alltid lå penger klare i kassa, ser jeg som indirekte forbundet med muligheten til å gi bidrag til kassens medlemmer. Personlig mener jeg den mest direkte årsaken er at redere og sjøfolk ga bidrag til kassen ved opprettelsen og i tiden etter. Dette er midlene som senere ble delt ut til trengende sjøfolk.

¹⁷⁰ Boesen og Mølbach 1832: 2, 3

¹⁷¹ Boesen og Mølbach 1832-1890: 2

¹⁷² Boesen og Mølbach 1832-1890: 2, 3

¹⁷³ Lindstøl 1923: 25, 26, 51

5.5 Hva ga medlemmene mulighet til å gi bidrag til kassen?

Muligheten til å gi bidrag til kassen, mener jeg også var en av forutsetningene til at kassen ble opprettet. Denne muligheten oppstod som følge av flere elementer.

Det at sjøfartshandelen var sterk på Agder,¹⁷⁴ kan sies å ha lagt til rette for muligheten til å utdele bidrag til kassen. Sjøfartshandelen har jo gitt både redere og sjømenn inntekt. Denne inntekten tenker jeg da at var stor nok til at de kunne gi bidrag, og i paragraf 6 står det jo at bidragene forventes å være lavere fra sjøfolk med lavere lønn.¹⁷⁵ Det at man ikke trengte å gi for store bidrag, tenker jeg muliggjorde det å gi bidragene. Altså vil jeg si at sterk sjøfartshandel med økt pengesirkulasjon kan være en av faktorene som gjorde det mulig for folk å gi bidrag til kassen. Sjøfartsinntekten og små nok bidragsforventninger må ha gjort det lettere å gi bidrag til kassen.

Hvis sjøfarten i seg selv var en av forutsetningene for at man hadde penger å gi til kassen, kan årsakene til sjøfartens fremvekst være indirekte forutsetninger til at man kunne gi bidrag til kassen. Eide Johnsen forteller om flere årsaker til at skipsfarten ble sterk på Agder. Hun nevner handelsmarkedet, arbeidsmarkedet, gründere, befolkningsvekst, billig arbeidskraft, partsrederier, investeringer og nær sammenknytning mellom yrkesgrupper, samt naturgitte fordeler som isfrie havner og masse skog å selge som treverk.¹⁷⁶ Her mener jeg på den andre siden at man må være forsiktig med å si at for eksempel billig arbeidskraft gjorde det lettere å gi bidrag til kassen – for den billige arbeidskraften (mannskapet) var jo også bidragsytere. Det at de var billig arbeidskraft, betyr jo at de fikk lav lønn, og dermed ville ha mindre mulighet til å gi bidrag. Men på den andre siden viser jo paragraf 6 at man heller ikke forventet store bidrag fra disse.¹⁷⁷ De andre forutsetningene for økt sjøfart på Agder, vil jeg heller ikke kalle direkte forutsetninger for at redere og sjøfolk klarte å gi bidrag til kassen – men jeg vil si de er en del av det store bildet. Sammenhenger fører til nye sammenhenger. Men jeg vil altså si at faktorene i dette avsnittet er underordnet faktorene i forrige avsnitt.

Også Risørs beskatningssituasjon tidlig på 1800-tallet kan sies å ha muliggjort det å gi bidrag til kassen. Lindstøl forteller at skattene for Risør-borgere i tiden rundt opprettelsen var

¹⁷⁴ Eide Johnsen 2013: 121

¹⁷⁵ Boyesen og Mølbach 1832: 2, 3

¹⁷⁶ Eide Johnsen 2013: 123, 124, 125, 127 samt Eide Johnsen og Sætra 2016: 112-113

¹⁷⁷ Boyesen og Mølbach 1832: 2-3

overkommelige og tilpasset enkeltpersoner og familier.¹⁷⁸ Dermed tenker jeg at de ikke brukte for mye penger på skattebetaling, og slik kunne prioritere å gi bidrag til kassen.

Noen faktorer som indirekte muliggjorde det å gi penger til kassen, var altså sjøfarten og årsakene til sjøfarten. Men faktorer som er med direkte grunner til at folk hadde mulighet til å gi bidrag til kassen, mener jeg var sjøfartens inntekter, Risør-borgernes lave beskatning og det at man ikke trengte å gi store beløp til kassen.

5.6 Hvorfor ble foreningen opprettet da den ble?

At 1820 er året da understøttelseskassen ble opprettet, kan ha flere forklaringer. Jeg tror foreningen ble opprettet da den ble fordi skipsfarten vokste i årene før, både i Risør¹⁷⁹ og på Agder.¹⁸⁰ Dette vil jeg si gir et naturlig grunnlag for å opprette en understøttelseskasse for arbeiderne i denne store næringen. På den andre siden, vil jeg tro at en nedgangsperiode som følge av Napoleonskrigen, der England kapret store mengder Norske seilskip,¹⁸¹ kan ha ført til at noen ikke ville satse på sjøfart - Men også at noen ville satse på å få den på beina igjen, siden krigen var over. Muligens opprettet de foreningen noen få år etter krigen fordi de så det som en måte å skape samhold, trygghet og forutsigbarhet på – samarbeid generelt forteller jo Eide Johnsen at preget sjøfartsbyene på Agder.¹⁸²

Kanskje var Risørs understøttelseskasse opprettet etter inspirasjon fra de fem sentraliserte understøttelseskassene for sjømenn som Færden sier ble opprettet ni år før.¹⁸³ Molaug forteller at Understøttelseskassen ble opprettet i 1820,¹⁸⁴ Det som Risørs kasse hadde til felles med dem, noe av formålet og frivillige bidrag. Færden hevder at de sentraliserte kassenes viktigste formål var å understøtte sjømenn ved tap av eiendeler ved forlis, og at kassene kun skulle opprettholdes av frivillige bidrag fra sjømenn.¹⁸⁵ Nyanseforskjeller ligger i at Risørs understøttelseskasses protokoller viser at denne har flere målsettinger,¹⁸⁶ men det

¹⁷⁸ Lindstøl 1923: 326, 327,

¹⁷⁹ Lindstøl 1923: 25, 26

¹⁸⁰ Eide Johnsen 2013: 121

¹⁸¹ Tellefsen m.fl. 2014: 19-20

¹⁸² Eide Johnsen 2013: 127

¹⁸³ Færden 1967: 90-91

¹⁸⁴ Molaug: Redningen for Risørs uheldige sjømenn, <https://avtrykk.no/redningen-for-risors-uheldige-sjomenn>

¹⁸⁵ Færden 1967: 90-91

¹⁸⁶ Boyesen og Mølbach 1832: 1-4

står ikke hva som er det fremste formålet. Men motsatt kan man faktisk også si at det viktigste formålet til Risørs kasse var den samme som i de sentraliserte kassene. Dette er nemlig hvordan det ser ut gjennom henvendelsene de første ti årene i protokollen. Da var det tydelig overvekt av henvendelser som gjaldt forlis og reise penger.¹⁸⁷ Samtidig lurer jeg på hvorfor Risør trengte en egen kasse da det fantes fem sentraliserte. Personlig tenker jeg at det kan forklares ved at disse kassene hadde en annen funksjon eller var for langt borte. I alle fall vil jeg tro at Risørs kasse ble inspirert av de fem sentraliserte understøttelseskassene for sjømenn opprettet i 1811.

Jeg synes tidspunktet for opprettelsen av kassen kan se ut til å ha en sammenheng med tiden for gründertilstrømningen til kystbyene. De kassene som senere avløste disse fem sentraliserte, ble opprettet fra slutten av 1820-tallet.¹⁸⁸ Jeg synes det er merkelig at kassen i Risør oppstod med nesten ti års avstand til begge de andre begivenhetene. Kanskje det at det ikke fantes andre lokale, private understøttelseskasser for sjømenn i Agders kystbyer før slutten av 1820-årene, gjorde at sjømenn og skipsredere i Risør så et behov som måtte fylles. Dette kan jo samsvare med innstillingen Eide Johansen forteller at gründerne hadde til å satse på sjøfart på Agder.¹⁸⁹

Kanskje Understøttelseskassen for uheldige sjømenn i Risør ble opprettet fordi foreninger var i vinden som et mer humant alternativ enn statens hjelpetilbud? Selv om mange av virksomhetene som hadde liknende formål som Understøttelseskassen for uheldige sjømenn i Risør oppstod senere,¹⁹⁰ gjør opprettelsen av dem at jeg får inntrykk av at det kan ha vært en kultur for å opprette hjelpetiltak i forbindelse med ulykker for både sjømenn og andre arbeidsgrupper. Dette står jo også i stil med Seips påstand om at forsikring for alderdom, ulykker og konsekvenser av disse ulykkene ved enkelte bedrifter ble opprettet i Kristiansand og flere byer rundt 1800.¹⁹¹ Dessuten tenker jeg at å opprette småforeninger kunne være et naturlig svar på at staten, som Seip hevder, utformet sine hjelpetilbud i samme periode med

¹⁸⁷ Boyesen og Mølbach m.fl. 1832-1890: 1-22

¹⁸⁸ Molaug: Redningen for Risørs uheldige sjømenn, <https://avtrykk.no/redningen-for-risors-uheldige-sjomenn>

¹⁸⁹ Eide Johnsen og Sætra 2016: 112-113

¹⁹⁰ Færden 1967: 6, 54, 69, 136, 227, 273

¹⁹¹ Seip 1994: 48

preg av straff, tvangsarbeid og restriksjoner, og at folk da heller drømte om et privat fattigvesen.¹⁹²

Også skipsrederes trygging om en kontinuerlig tilgang til ansatte, tenker jeg kan ha ligget til grunn for å opprette en lokal forening for sjømenn i Risør i 1820. Den norske forsikringsforening opplyser jo om at statlige forsikringer som gagnet sjømenn og redere ikke ble opprettet før senere på 1800-tallet. Forsikringer for seilskipsflåten på Agder ble opprettet fra 1837.¹⁹³ Jeg tenker at ved å opprette foreningen i Risør, kunne man skape en varig bemanning for skipsrederne fordi foreningen ivaretok mannskapet. Videre tenker jeg at en forening kan gi følelse av et fellesskap, og at det kunne øke arbeidsgleden hos bemanningen. Trolig hadde foreningen også noen fordeler for medlemmene på 1820-tallet, selv om jeg har sparsomt med data som bekreftet dette. I protokollen antydes det, som nevnt, at det var gitt bidrag til matrosenker før 1832.¹⁹⁴ I så fall ville nok det styrke arbeidsmoralen og lojaliteten overfor både skipsrederen, skipperen og andre kollegaer som man var rangmessig likestilt med. Redere kunne jo også ta ut lån fra kassen.¹⁹⁵ Alt i alt vil jeg anta at skipsrederne også dro nytte av å opprette kassen i Risør, men som jeg har nevnt tidligere, tror jeg ikke dette var redernes hovedmotivasjon.

1820 som opprettelsesår, tror jeg også kan bunne i de gjennomsnittlige borgernes stramme økonomi.¹⁹⁶ Om det fantes noen økonomiske bidrag til medlemmene på 1820-tallet, står ikke i dataene jeg har funnet. Men om det fantes, kan det forklare litt mer av hvorfor foreningen ble opprettet hos en fattig befolkning. Men i så fall kunne den ha blitt opprettet i hvilken som helst sjøfartsby, for Seip forteller jo at fattigdomsproblemet strakte seg utover hele Norge.¹⁹⁷ For å nyansere antakelsen litt, bør jeg påpeke at Stiansen forteller at selv så seint som rundt 1900, var sjømannslønningene så lave at mange Risør-folk jobbet på skotske båter.¹⁹⁸ Derfor får jeg et inntrykk av at ikke engang flere tiår med en bidragsgivende understøttelseskasse, var nok økonomisk hjelp til å holde sjømenn hjemme i Risør. Likevel mener jeg at denne muligheten for at det har vært gitt noen form for økonomiske fordeler,

¹⁹² Seip 1994: 53

¹⁹³ Den norske forsikringsforening: AGDER, <https://www.forsikringsforeningen.no/agder-3/>

¹⁹⁴ Boyesen og Mølbach 1832: 1-9

¹⁹⁵ Boyesen og Mølbach 1832: 3

¹⁹⁶ Lindstøl 1923: 47

¹⁹⁷ Seip 1994: 32

¹⁹⁸ Stiansen 1982: 10, 60

sammen med de andre faktorene jeg har nevnt i dette underkapitlet, kan være med på å forklare hvorfor Understøttelseskassen ble opprettet i 1820 i Risør.

5.7 Hvorfor ble paragrafene utformet da de ble?

At understøttelseskassens protokoller ble utformet i 1832,¹⁹⁹ kan ha et flersidig svar.

Jeg tenker tidspunktet kanskje kan forklares med at det, ifølge Færden, bare noen få år før ble opprettet understøttelseskasser for sjømenn i alle sjøfartsbyer med et forsikringsaktig preg.²⁰⁰ Kanskje det ikke hadde vært forsikringspreg på Risørs kasse heller, før i 1832, siden det per i dag ikke finnes noen protokoll som viser at det var det?

Jeg tror paragrafene ble utformet i 1832 fordi de oppfylte noen understøttelsesbehov som andre virksomheter ikke oppfylte på denne tiden. Dette omtalte jeg i kapitlet «Andre understøttelsesmuligheter?». I tillegg tror jeg paragrafene ble opprettet for å bistå sjøfolk i en tid da staten generelt utformet hjelpetilbud med så dårlige forhold at folk ikke skulle ha lyst til å søke staten om hjelp.²⁰¹

6 Avslutning

I denne besvarelsen har jeg prøvd å finne svaret på hvorfor Understøttelseskassen for uheldige sjømenn i Risør by og tolldistrikt ble opprettet i Risør i 1820. Svaret er nok ganske sammensatt.

Ifølge kassens protokoll, var formålet understøttelse av forliste sjøfolk fra Risør og andre steder, av avdøde sjømenns etterlatte familie, samt sjøfolk fra Risør rammet av fattigdom, skade eller sykdom og ikke kunne jobbe i sjøfarten for øyeblikket. Forbireisende forliste fikk bidrag til reisepenger fram til neste havn med understøttelseskasse. Lån kunne gis til trengende sjøfolk og skipsredere som hadde ytt bidrag til kassen. Andre formål kan ha vært ønsker om en human, solidarisk sjømannsforsikring til lokale og internasjonale

¹⁹⁹ Boyesen og Mølbach 1832: 1-4

²⁰⁰ Færden 1967: 90-91

²⁰¹ Seip 1994: 53

«samarbeidere» i sjøfarten. En kanskje sekundær bonus, er ringvirkninger som ville skaffe redere god inntekt.

Behovene for denne typen kasse, sees i borgernes stramme økonomi, et risikofylt sjømannsliv og det at gode alternative forsikringer ikke fantes enda.

Inntekt fra sjøfart, overkommelig beskatning i Risør og ingen forventninger om for store innskudd i kassen, ga muligheter for å gi bidrag til den. Slik oppbygdes kapital til å dele it ti trengende. Denne samfunnsbaserte muligheten til å gi bidrag til kassen, mener jeg var en forutsetning for å kunne opprette den. De opprettet kassen fordi de kunne.

Tidspunktet for opprettelsen kan også forklare at den ble opprettet. Denne tiden var preget av fattigdom, forsikringsbehov, gründerdrift, inspirasjon til å opprette foreninger og et ønske om å bygge opp sjøfarten etter Napoleons-krigen.

Delsvarene er altså sammensatte og sammenhengende fascinerende. Alt i alt vil jeg si at mange forhold la til rette for opprettelsen av understøttelseskassen i Risør, og behovet var stort i 1820.

Kilder og litteratur

Boyesen, N., Mølbach, J. m.fl., *Forhandlings Protokoll for Understøttelses Kassen for uheldige Sømænd i Ø. Riisøer Bye og Told Distrikt*. Risør: 1820 – 1890.

Molaug, Gaute og Schulstad Kristensen, Yngve, samtale 20.08.2021

Bakkevig, Erik, *Skipsforlis utenfor Aust-Agder og Telemark*. Haugesund: Haugesund Bok & Offset as, 2013

Bakke, Erling A., Kvernvik, Oddmund, Lindstøl, Mortensen, Anders, Harald, Nordal, Norman, Elisabeth, Harry og Rinholm, Reidar, *Risør 1723 – 1973*. Kragerø: Naper Kragerø, 1973

Brækhus, Sjur, «Reder», Store norske leksikon, <https://snl.no/reder> . Hentet 01.11.2021

Dannevig, Birger, *Sydhavet i sol og storm*. Kragerø: Bibliografisk forlag, 1976

Ukjent forfatter, «AGDER», Den norske forsikringsforening, <https://www.forsikringsforeningen.no/agder-3/>. Hentet 02.11.2021

Færden, Karl, *Forsikringsvesenets historie i Norge 1814-1914*. Oslo: Egil Laumanns trykkeri, 1967

Hovde, Kjell-Olav og Rabbevag, Frode, «Skipsulykker», Store norske leksikon, <https://snl.no/skipsulykker> Hentet 10.11.2021

Johnsen, Berit Eide og Sætra, Gustav, *Sørlandsk skipsfart: 1600 – 1920*. Kristiansand: Portal Forlag, 2016

Johnsen, Berit Eide, *Sørlandet og utlandet. Transnasjonal kontakt, internasjonal påvirkning*. Oslo: Cappelen Damm AS, 2013

Ukjent forfatter, «Protokoll fra Understøttelseskassen for uheldige sjømenn i Risør», Kuben Museum og arkiv, <https://www.kubenarendal.no/bruk-kildene/norges-dokumentarv/seilskutearkivene-fra->

[aust-agder/protokoll-fra-understoettelseskassen-foruheldige-sjoemenn-i-risoer/](#). Hentet 19.08.2021

Lindstøl, Tallak, *Risør gjennom 200 aar*. Kristiania: Det Mallingske Bogtrykkeri, 1923

Molaug, Gaute Christian, *Redningen for Risørs uheldige sjømenn*, <https://avtrykk.no/redningen-for-risors-uheldige-sjomenn> Hentet 21.08.2021

Molaug, Gaute, «De hvide seil – historier fra Sørlandets siste seilskutetid – Forlis og forsikring», Museumspodden, 07.12.2020 (Podkast laget av Kuben Museum)

Nilsen, Kjell M.: *Öster Riisøer «Strandsidere og arbeidsfolk»*. Flekkefjord: Hegland trykkeri A.S., 1997

Ording, Svein, «Skipper», Store Norske Leksikon, <https://snl.no/skipper> . Hentet 28.10.2021

Seip, Anne-Lise, *Sosialhjelpstaten blir til*. Oslo: 1994

Stiansen, Lars: *Sjøfortellinger fra århundreskiftet*, Kragerø: Naper Kragerø, 1982

Røstgård, Svend H., «Seilskutetiden», Seilskuteklubben, https://www.seilskuteklubben.no/index.php?option=com_content&view=article&id=221&Itemid=354 Hentet 20.08.2021

Tellefsen, Ole Bernt m.fl., *Med rett til å kapre. Sjørøveri og kaperfart langs sørlandskysten*, Kristiansand: Portal forlag AS, 2014.

Ukjent forfatter, «Protokoll fra Understøttelseskassen for uheldige sjømenn i Risør», Kuben museum og arkiv, <http://www.kubenarendal.no/bruk-kildene/norgesdokumentarv/seilskutearkivene-fra-aust-agder/protokoll-fra-understoettelseskassen-for-uheldige-sjoemenn-i-risoer/> Hentet 21.08.2021

Utdanningsdirektoratet, «Motivasjon, arbeidsforhold og læring», Utdanningdirektoratet, <https://www.udir.no/tall-og-forskning/brukerundersokelser/Om-temaene-i-Elevundersokelsen/Motivasjon/> Hentet 09.09.2021

Wilhelmsen, Trine Lise, «Sjøforsikring», UiO,

https://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUS5404/v13/undervisningsmateriale/sjoforsvar2013_2.

[pdf](#) Hentet 10.11.2021