

Denne fil er hentet fra Handelshøyskolen BIs åpne institusjonelle arkiv BI Brage
<http://brage.bibsys.no/bi>

*Fortropper for gjensidig skadeforsikring i Norge.
Skipsforsikringsforeningene og brannkassenes gjennombrudd på 1800-
tallet: Likheter og forskjeller*

Harald Espeli
Handelshøyskolen BI

Dette er siste forfatterversjon av artikkelen, etter fagfelleevaluering, før publisering i

Årbok Norsk Maritimt Museum, 2010: 47-90

*Norsk Maritimt Museum tillater at siste forfatterversjon legges i åpent
publiseringsarkiv ved den institusjon forfatteren tilhører. Denne fil ble lagt ut mai
2012.*

Harald Espeli

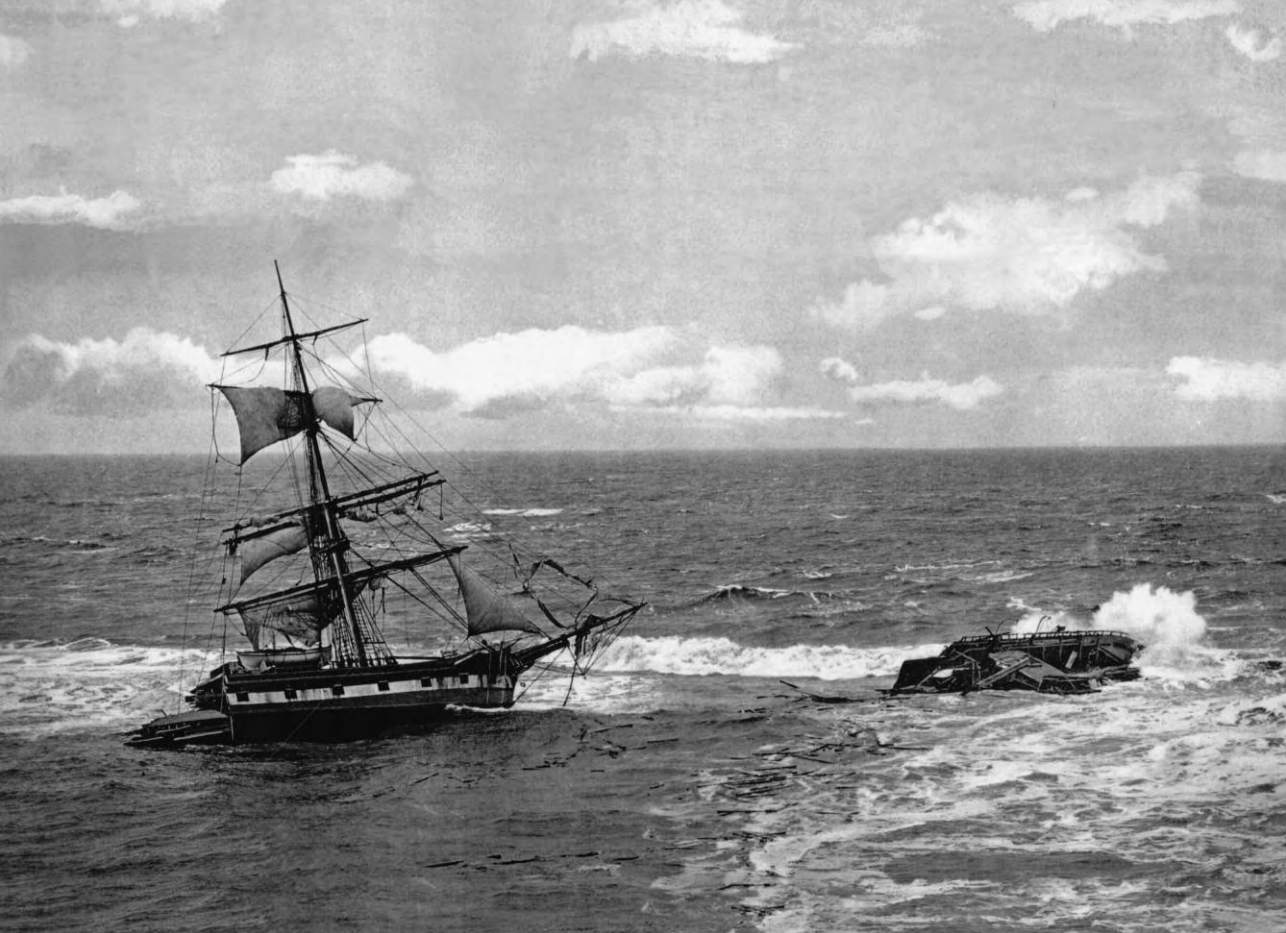
Fortropper for gjensidig skadeforsikring i Norge

Skipsforsikringsforeningene og brannkassenes gjennombrudd på 1800-tallet: Likheter og forskjeller.¹

I 1806 etablerte 24 redere på kyststrekningen mellom Lyngør og Arendal det som regnes som Norges første assuranceforening eller gjensidige forsikringsselskap: Oxefjordens indbyrdes Assuranceselskab. Foreningen fikk et kort liv og gikk reelt sett i oppløsning i 1808 etter at Danmark-Norge hadde kommet i krig med Storbritannia. Et aksjeselskap for fraktforsikring fra 1808, Det Norske Søe Assurance Selskab, var i drift frem til 1820 før det ble avvirket i 1825. Heller ikke dette sjøforsikringsselskapet var særlig vellykket.² I 1837 ble det neste gjensidige kaskoselskapet etablert, Langesundsfjordens Skibsassuranceforening, fra 1841 kjent som Den Første Norske Assuranceforening. Etableringen i 1837 innledet gjennombruddet for gjensidig skipsassuranssevirkosomhet i Norge. Parallelt med skipsforsikringsforeningene vokste de gjensidige brannkassene frem.

Innledning

Frem til denne tiden hadde norske skip i varierende, men ukjent grad seilt uten kaskoforsikring på grunn av høye premier i utenlandske forsikringsselskap. Kaskoforsikring innebar at skipets eier(e) ved delvis eller totalt havari ville få erstattet skaden eller tapet etter bestemte regler. Gjensidig skadeforsikring innebar forenklet sagt at forsikringstakerne var solidarisk ansvarlig for å yte erstatning til medlemmer som ble utsatt for et tap de hadde forsikret seg mot. Dette var med andre ord ansvarlige selskap til forskjell fra aksjeforsikringsselskap med begrenset ansvar.³ Allerede i 1850 var omkring $\frac{3}{4}$ av handelsflåten forsikret i gjensidige foreninger⁴ – et forbløffende raskt gjennomslag for en lite utprøvd organisasjonsform i Norge. Markedsandelen holdt seg på dette nivået til 1890-tallet. Frem til 1900 ble det etablert minst 75 skipsforsikringsforeninger, inkludert Skuld innenfor rederiansvar fra 1897, et fåtall for forsikring av frakt og noen flere for fiskebåter og andre småskipsforeninger.⁵



Forlis av bark Capella ved Bovbjerg, Jylland i 1903. Foto: Norsk Maritimt Museum / fotograf ukjent.

Men på den tiden hadde overgangen fra seil til damp og økt konkurranse fra aksjeselskapene, fra 1911 organisert i tariffkartellet Sjøassurandørenes Centralforening (CEFOR), skapt nye markedsforhold.⁶

18. oktober 1816 ble Lands private assuranceforening stiftet. Det regnes ofte som landets første gjensidige brannkasse. Dens vedtekter forutsatte $\frac{3}{4}$ erstatning av bygninger og løsøre. Foreningen bygde på prinsippet om etterskuddsutligning, dvs. kontingent eller premie ble først innkrevd når en brannskade hos et av medlemmene skulle erstattes. Lite er kjent om virksomheten til foreningen, som gikk i oppløsning på 1820-tallet.⁷ Mer er kjent om *Den frivillige Brandindretning paa Toten*, etablert 3. juli 1819. Hele 522 bønder skrev under etableringsdokumentet om solidariske ansvar. Det var en geografisk avgrenset forening slik som brannkassen i Ringsaker, etablert i 1823.⁸ Frem til 1839 ble ytterligere ni lokale brannkasser etablert i Hedmark, Oppland og

Nord-Trøndelag. Deretter fikk brannkassene, som konsentrerte seg om brannforsikring av bygninger – i mindre grad løsøre – relativt raskt et nasjonalt gjennombrudd, men med tyngdepunkt i de gode jordbruksområdene og med unntak av Nord-Norge (se tabell 1). Prinsippet om forskuddspremie slo raskt gjennom.

Siktemålet med denne artikkelen er å analysere viktige likheter og forskjeller i to de hovedformene for gjensidig skadeforsikring i Norge på 1800-tallet. Dette er knapt blitt gjort tidligere.⁹ Sentrale spørsmål vil være: Hvor kom ideene til organisasjonsformen fra? Hvordan ble de gjensidige selskapene drevet? Hvordan stilte staten og politikerne seg til organisasjonsformens fremvekst i et rettssystem bygd på avtalefriheten – kritisk, likegyldig eller aktivt støttende? Avtalefriheten innebar at man kunne etablere forsikringsselskap uten statlig godkjenning, noe som ble krevd i tysk og svensk rett og ofte også idet dansk-norske eneveldet.¹⁰ I og med at de gjensidige skadeforsikringsselskapene på store deler av 1800-tallet kunne tilby til dels langt lavere premier enn alternative tilbydere, er det viktig å forklare hvordan det var mulig. Skyldtes det mer effektiv drift, herunder lavere skader og andre driftskostnader, eller lå forklaringen snarere i lavere erstatninger og dårligere dekning? Dette er kompliserte spørsmål der det bare kan gis foreløpig svar. Den internasjonale forsikringshistoriske forskningen synes å ha vært lite opptatt av den gjensidige skadeforsikringens fremvekst før 1900.¹¹

Dokumenterte lokale brannkasser frem til 1838

- 1816: Land i Oppland (opphørt i 1828-29?)
- 1819: Toten i Oppland, reorganisert til Toten og Vardal i 1837
- 1823: Ringsaker i Hedmark
- 1826: Nes i Hedmark
- 1826: Fåberg i Oppland
- 1827: Gausdal i Oppland
- 1829: Sparbu i Nord-Trøndelag
- 1832: Verdal i Nord-Trøndelag
- 1835: Skogn i Nord-Trøndelag
- 1837: Tretten i Oppland (gikk trolig i oppløsning på 1870-tallet)
- 1837: Frosta i Nord-Trøndelag
- 1838: Stjørdal i Nord-Trøndelag

Tabell 1. Antall gjensidige brannkasser fordelt på fylke samt Akershus Brandkasse, utvalgte år 1845-1895. Kilde: Amtmannsberetninger, Statistiske årbøker m.m.

	1845	1850	1855	1860	1865	1875	1880	1885	1890	1895
Østfold						3	4	6	7	6
Akershus	1					1	1	4	7	6
Hedmark	2	2	5	6	7	9	12	12	12	12
Oppland	3	4	4	6	12	14	14	13	13	16
Buskerud				3	3	4	4	3	6	7
Vestfold			1	1	1	2	2	2	1	1
Telemark						3	5	4	4	4
Aust-Agder						3	3	3	2	4
Vest-Agder					1	7	8	7	8	15
Rogaland			1	5	9	12	14	17	18	21
Hordaland				1	3	9	9	9	10	10
Sogn og Fj.					1	4	4	4	4	11
Møre og Romsdal	2	3	3	11	12	12	16	17	19	18
S-Trøndelag	5	8	8	9	8	11	13	16	21	23
N-Trøndelag	12	12	11	14	14	15	16	19	20	18
Nordland										
Troms				1	1	1	1	1	1	1
Finnmark										
Akershus Brandk.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Totalt	26	30	34	58	73	115	127	138	154	174

En historiografisk skisse

Skadeforsikring har vært et perifert spørsmål i nyere norsk historieforskning, herunder økonomisk historie, om 1800-tallet.¹³ Heller ikke innenfor den omfattende lokalhistoriske litteraturen synes forsikring å ha blitt viet nevneverdig plass.¹⁴ Med unntak av den tallmessig omfattende, men kvalitativt sett uhyre varierende bedriftshistoriske litteraturen om norske forsikringsselskap og lokale brannkasser, finnes det bare noen få grundige historiske arbeider om utviklingen av norsk forsikring som bransje eller næring frem til slutten av 1800-tallet. Ingen av disse arbeidene, der det nyeste er fra 1967, har sammenlignet gjensidig skipskasko- og brannforsikring.¹⁵

I *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tider til vore dage* sluttet Jacob S.Worm-Müller seg i 1935 uten videre til vurderingene fra skipfartsaktører på 1800-tallet om at skipsforsikringsforeningenes betydning for skipfartens raske vekst fra 1840-tallet «vanskelig kan overdrives». Betydningen lå primært i de langt lavere premiene foreningen kunne



Oljemaleri Bark i storm av Haakon Jensen Kaulum. Norsk Maritimt Museum.

tilby enn utenlandske selskaper, men også i den indirekte betydning som bedre sikring og klassifisering av skip generelt innebar.¹⁶ Færden dro samme konklusjon i 1967, men har en langt mer omfattende og nyanisert analyse.¹⁷ Forsikringsmessige spørsmål har hatt en svært marginal plass innenfor annen skipsfartshistorisk forskning og litteratur om 1800-tallet.¹⁸ Sett på bakgrunn av at kaskoforsikringskostnadene alene utgjorde 7,7 prosent av bruttofraktinntektene i perioden 1867-69, og utvilsomt økte sin relative andel senere,¹⁹ er dette noe overraskende. Kaskoforeningene var sannsynligvis viktigst i skipsfartens raske vekstfase midt på 1800-tallet. Som vi skal se, kan det imidlertid ikke utelukkes at de gode erstatningsordningene for seilskip, ofte innkjøpt billig fra utlandet, bidro til å forsinke overgangen fra seil til damp fra 1880-tallet. De høye premiene som den store forlisfrekvensen på seilskip fra 1880-tallet innebar imidlertid også at redere på ny valgte ikke å kaskoforsikre sine skip.²⁰

Brannkassenes betydning for den raske modernisering av jordbruket med svært store kapitalinvesteringer på andre halvdel av 1800-tallet har knapt vært tematisert i forskningen. Statistisk sentralbyrå (SSB) har beregnet at verdien av driftbygningene på norske gårdbruk i 1899 utgjorde 425 millioner kroner, mens verdien av redskaper og maskiner representerte 63 millioner kroner. De store kapitalverdiene i jordbruket forstås best ved å sammenligne dem med den faste realkapitalen som i bergverk og industri samme år utgjorde 282 mill kroner, i jernbanen 170 millioner og handelsflåten 226 millioner kroner. I tillegg til jordbrukets faste realkapital, varelagre og husdyr kom verdiene av vånings- og bolighus. For landet sett under ett utgjorde de 1283 millioner kroner. Trolig lå nærmere halvparten av disse boligverdiene i jordbruket.²¹ Mine studier av brannkassenes fremvekst på 1800-tallet²² gjør det vanskelig å tenke seg investeringer i et slikt omfang uten tilgang på de langt rimeligere brannforsikringene som brannkassene kunne tilby, enn alternativene som forelå. For bygninger var det i praksis den statlige Norges Brannkasse («den almindelige Brandforsikringsanstalt for Huse og Gaarde»), opprettet i 1767, og for løsøre forsikring i utenlandske selskaper, fra 1838 også i norske investoreide forsikringsselskap.²³

Mens det dansk-norske eneveldet engasjerte seg i brannforsikring av bygninger i Norge, fantes det ikke noe lignende statselskap for sjøforsikring. Det private Sø-Assurancekompagni etablert i København i 1726 ved kongelig oktroi (bevilling) fikk ikke monopol, men konkurransefordeler i Danmark, og aktører i Norge stod fritt til å forsikre seg i

utlandet. Sø-Assurancekompagni, som forsikret både skip og gods, synes ikke å ha hatt faste agenter eller kommisjonærer i Norge før 1814. Det er usikkert i hvor stor grad norske skipsredere benyttet selskapet i unionstiden. Sjøforsikringsselskap i Lübeck og Hamburg hadde fast representasjon i Norge fra 1765, men ingen britiske, heller ikke Lloyds før omkring 1820. Forsikring i London og andre britiske byer var likevel vanlig på samme måte som i Amsterdam. Lite tyder på at norske forsikringsmeglere spilte noen rolle i denne sammenheng. I tillegg opptrådte enkelte velstående norske næringsdrivende som individuelle assurandører. Kaskoforsikring av skip er sjelden særskilt omtalt i sjøforsikringslitteraturen om tiden før 1814. Det indikerer at det ikke ble betraktet som en særskilt bransje. Sjøforsikringen synes for en stor del å ha dreid som om vare/godsforsikring.²⁴

Etableringen av gjensidig kaskoforsikring av skip i Norge kom noe tidligere og det påfølgende gjennombruddet mye raskere enn i Sverige og Danmark. Den første svenske kaskoforsikringsforeningen ble etablert i Göteborg i 1826 av og for de store handelshusene i byene. Da Foreningen ble reorganisert i 1840, bygde den på viktige punkter i de norske foreningene. I all fall var det maksimale solidariske ansvaret identisk, ti prosent av forsikringsverdien. Kaskoforsikringsforeningen i Göteborg, som måtte avvikle sin virksomhet på 1870-tallet, ble utover på 1840-tallet fulgt av flere andre regionale foreninger, herunder også en som drev med fraktforsikring, med betydelig oppslutning en tid. Fra 1860-årene møtte kaskoforeningene sterk konkurranse fra skipsforsikringsaksjeselskap, som kom til å stå for gjennombruddet i svensk sjøforsikring. Selv om de første kaskoforeningene bukket under i konkurransen, ble Sveriges Ångfartygs Assuransforening, etablert i 1872, raskt den klart viktigste av de nye kaskoforeningene som erobret en dominerende del av dette markedet i løpet av 1880- og 1890-tallet.²⁵ I Danmark ble de første lokale kaskoforeningene etablert i 1842, men disse foreningene oppnådde svært begrensede markedsandeler sammenlignet med de etablerte statlige og private selskapene og utenlandske selskap.²⁶

Idéspredning og organisasjonsentreprenører

Organisasjonsentreprenører var nødvendige forutsetninger for etablering og drift av brannkasser og skipsforsikringsforeninger. For de sistnevnte fungerte enkelte som regionale eller nasjonale forbilder, noe som knapt var tilfelle for brannkassene. Idégrunnlag og idéspredning var og fungerte svært ulikt.

Det er ikke sjelden hevdet at «impulsene» til bygdebrannkassene kom fra de svenske sogneforeningene.²⁷ De lokale svenske brannforsikringsforeningene fungerte imidlertid bare i meget liten grad som forbilder for de norske brannkassene.²⁸ I den grad det er mulig å sammenligne vedtektene i de norske og svenske foreningene før 1840-tallet, er forskjellene store både i form og innhold. De norske foreningene tok sikte på å yte langt på vei full erstatning, mens de svenske foreningene hadde langt lavere ambisjoner på dette punkt. I Sverige ble premien utlignet etter jordeiendommens totale verdi (matrikkelskyld i Norge), mens man i Norge tok utgangspunkt i den takserte forsikringsverdien av bygningene etter mønster av den statlige Norges Brannkasse. Likhetene knyttet seg primært til oppdelingen i roder med en valgt eller utpekt tillitsvalgt som hovedkontaktpunkt mellom det enkelte medlem og foreningen. Rodelignende territoriale oppdelinger går imidlertid svært langt tilbake i norsk historie slik at det svenske forbildet neppe var viktig.²⁹

En mer sannsynlig inspirasjonskilde var Schleswig-Holstein som for en stor del tilhørte Danmark frem til 1848. Der overlevde middelalderens gilder og utviklet seg til gjensidige brannassuranseforeninger i løpet av 1600-tallet. Danske myndigheter forsøkte å motarbeide disse mindre gjensidige foreningene på 1700-tallet fordi de ble ansett som skadelige i den statsregulerte merkantilistiske økonomien. De fungerte likevel som inspirasjon for forsikringsordninger i statlig regi eller med statlig godkjenning som ble etablert i både Danmark og Norge midt på 1700-tallet.³⁰

Den store organisatoriske variasjonsbredden blant brannkassene på store deler av 1800-tallet, med enkelte markante lokale særtrekk, innebærer at de i stor grad må forstås som lokalt utviklede organisasjonsformer. Organisasjonsentreprenørene kom normalt fra den lokale bygde-eliten. Ikke sjelden stod representanter fra det lokale embetsverket som også var næringsdrivende bønder – prester og offiserer – sentralt. Det er derimot svært vanskelig å finne eksempler på at slike menn stod sentralt i etablering eller drift av *flere* brannkasser slik som i de mindre tallrike skipsforsikringsforeningene der kopiering av hverandres vedtekter ikke var uvanlig etter 1837.

Det finnes heller ingen indikasjoner på at skipsforsikringsforeningene som vokste frem fra 1837, fungerte som organisatoriske forbilder for bygdebrannkasser i samme område. Skipsforsikringsforeningene var knyttet til byer i Oslofjord-området og ellers langs kysten til og med Tromsø, selv om Tromsø Skipsforsikringsforening fikk et kort liv (1857-1871). Med unntak av Sandnes ser det ikke ut til å ha blitt etablert

gjensidige brannkasser i noen av kystbyene på 1800-tallet. Bygdebrannkassene stod også lenge svakt i de gode jordbruksområdene omkring de største seilskipsbyene, med delvis unntak av Akershus brannkasse, stiftet i Aker i 1844, der initiativtakerne ikke hadde noen skipsfartsmessig tilknytning. De lokale brannkassene vokste frem uavhengig av de samtidige organisatoriske parallellene innenfor skipsfarten.

Det viktigste organisatoriske forbildet for skipsforsikringsforeningene var utvilsomt de engelske sjøforsikringsklubbene der premiene ble etter-skuddsutlignet for å finansiere erstatningene. De norske foreningene valgte derimot forskuddspremier og en viss fondsoppbygging den første tiden fra 1837, slik som foreningen i Oxefjorden hadde lagt opp til. Britiske forsikringspoliser ga dessuten liten veiledning om faktiske forsikringsvilkår. De norske kaskoforeningene valgte derfor i stor grad å kopiere de detaljerte forsikringsvilkårene i Hamburg som mange norske skipsredere kjente. Hamburg fungerte også som forbilde i forhold til klasseinndelingen av fartøyene som la grunnlaget for premiedifferensiering ut fra risiko. Sparebankenes vedtekter ble kopiert med hensyn til selskapsrettslige regler.³¹ Det er derfor rimelig å karakterisere skipsforsikringsforeningene som organisatoriske innovasjoner tilpasset de lokale og nasjonale forhold slik som brannkassene.

Den eneste dokumenterte direkte koblingen mellom foreningen i Oxefjorden og de nye foreningene 30 år senere er Jacob Aall (1773-1844), eier av Ulefoss jernverk, skipsreder og innflytelsesrik politiker og stortingsrepresentant. Aall betalte forskuddspremie for det ene av sine skip han forsikret i Oxefjorden, men synes ikke ellers å ha vært aktiv i foreningen.³² Aall var derimot formann i Det Kongelige Selskap for Norges Vels distriktsavdeling i Arendal frem til avdelingsstyret nedla sine verv og oppløste avdelingen i 1815 i frustrasjon over selskapets manglende handlekraft. Etter krigens slutt i 1814 hadde Aall og Arendalsavdelingen foreslått at Selskapet for Norges Vel skulle etablere et nasjonsbyggende sjøforsikringsselskap:

Dersom dette var kommet i Stand, vilde store Capitaler være indstrømmede i Selskabets Kasse, da fast alle Skibsredere lode sine Skibe assurere for al fare i England, og betalte derfor store Premier til Fremmede Skibsforsikrings store Vinding.³³

I 1836 publiserte Aall tredje bind av *Nutid og Fortid*. Også der understreket han savnet av norske forsikringsordninger for skip og last. Han

mente nå at den realistiske løsningen var etablering av mindre, oversiktlige gjensidige forsikringsforeninger der den sosiale kontroll skulle forhindre forsikringssvindel.³⁴ Hans sønn, Hans Jørgen Christian Aall (1806-1894), jurist, politiker, amtmann og dispasjør fra 1838, kom særlig i kraft av sin sistnevnte kompetanse til å gi sentrale bidrag til kaskoforeningenes vedtekter og forsikringsvilkår gjennom å være fast konsulent for Første norske fra 1846. Han fungerte også som konsulent ved vedtektsendringer i Skibsassuransforeningen i Arendal. Den Første Norske Assuranceforenings vedtekter og forsikringsvilkår fungerte ikke sjelden som et forbilde for andre foreninger. Da skipsforsikringsforeningen i Bergen ble etablert i 1850, ble vedtektene i Første Norske kopiert i sin helhet. Hans Jørgen Christian Aall stod sentralt i etableringen av fire slike foreninger. Betydningen av erfaringene fra den første og minst vellykkede av disse, Assuranceforeningen for Farten paa Lofoten (1838-1842), der Aall var daglig leder, har trolig blitt undervurdert.³⁵ Den er et av få eksempler på at kasko og vare/fraktforsikring ble kombinert i samme forening – noe som økte enkeltrisikoen vesentlig. Like viktig var det at spesialisert forsikring av skipstrafikken mellom Bergen og Lofoten innebar det man kan kalle for systemrisiko, eller «ensartet Hazard» som det ble kalt i samtiden.³⁶

Den mest konkrete idésprederen bak det som munnet ut i etableringen av Første Norske i Langesundsfjorden i begynnelsen 1837, var skipsfører Albert M. Riddervold. I begynnelsen av 1836 publiserte avisen Den Constitutionelle en artikkelserie basert på hans henvendelse til Finansdepartementet i 1834, som departementet ikke fulgte opp. Artiklene hadde to hovedelementer. For det første beregnet Riddervold hvor mye eierne av 11 skip i Åsgårdstrand kunne ha spart ved å forsikre sine skip i en tiårsperiode i en gjensidig forening sammenlignet med betingelsene tilbudt i København og Hamburg. Deres premier, utenom vintermånedene, var omkring 12 prosent av forsikringsverdien. Besparelsene var enorme. Nærmere $\frac{3}{4}$ av premiene kunne spares med samme erstatningsnivå. De høye forsikringskostnadene innebar at (parts)rederne med få unntak ikke kaskoforsikret sine skip med den risiko og de ulemper det innebar. Dernest la han frem prinsippene for hvordan slike foreninger burde organiseres, men uten de detaljerte vedtekter som han hadde sendt departement. På slutten av året ble Riddervold kontaktet av en av «entreprenørene» bak etableringen av foreningen i Langesundsfjorden, trelasthandleren Jacob Müller, som «efter megen møie og besvær» lyktes i å etablere foreningen. Det er uklart i hvor stor

grad foreningens første vedtekter skilte seg fra Riddervolds tilsendte forslag og innspill. Riddervold var opptatt av at man måtte utforme forsikringsvilkårene slik at man ikke oppmuntret til «havarispekulasjoner». Det vil si at erstatning ikke skulle gis ved mindre skader, som også kunne skyldes dårlig vedlikehold, og at erstatningsreglene skulle utformes slik at skip som kunne reddes fra forlis eller kondemnasjon, faktisk ble det.³⁷

Spesielle utfordringer knyttet til informasjonsskjevheter og moralsk risiko

Svindel og utilsiktet urettmessig utnyttelse av forsikringsvilkårene var anerkjent som et stort problem i skadeforsikringsbransjen, spesielt for utenlandske forsikringsselskap. Få uker etter at Langesundsfjordens Skibsassuranceforening hadde sendt sin søknad til regjeringen om avgiftsfritak, begrunnet universitetslektor, fra 1840 professor, Anton Martin Schweigaard (1808-1870) hvorfor staten burde fremme etableringen av slike foreninger. Schweigaard arbeidet på denne tid med Norges Statistikk (1840) der skipsfarten stod sentralt. De store utenlandske forsikringsselskapene måtte ikke bare fastsette sine premier i forhold til

den risiko som flyter av hendelige tap, men også tap som påføres dem ved svik og underfundighet av de assurerte; ved pålegg på de redelige og veltenkende må de søke skadeløsholdelse mot de uredeliges og samvittighetens udåd... Disse fremmede assurandører kjenner ikke skipene, ikke skipperne, og foreskriver for å sikre seg meget strenge regler for erstatning og bevis, hvilket ofte tvinger den skadelidende til gjennom alskens kollusjoner å komme i besiddelse av sin erstatning. Alle disse misligheter driver assuransepremien høyt opp over dens naturlige standpunkt.³⁸

Også Stortingets næringskomité nr.1 understreket i 1839 de særlige utfordringer knyttet til forsikringsvirksomhet som senere ikke sjelden er blitt sitert:

... ingen gren av Handelsvæsenet er utsat for større Defraudationer og Egennyttens bedragerske Kunstgreb, end just netop Assurancevæsenet, forsaavidt dette er beregnet paa Spekulationer i egentlig Forstand. Deslige Institutioner maae derfor anlægges med stor Forsigtighed og Klogskab, og deres Tarv tilsees med meget Aarvaagenhed. I sig selv have de saa mange Vanskeligheder at overvinde inden de kunne

give noget Udbytte, at de maae indrettes med den største Simplisitet, og Opgaven i den Henseende er under Udførelsen ordentlig høist vanskelig at løse.³⁹

Utfordringene knyttet til informasjonsskjevheter og forsikringssvindel analyseres teoretisk ofte som prinsipal-agent problemer av to ulike typer. Den første typen inntreffer når forsikringstakeren (agenten) har informasjon som han skjuler mer eller mindre aktivt overfor forsikringsselskapet, for eksempel om et skips fysiske eller operative kvalitet. Dette fører til skjev utvalgelse (adverse selection) og feil prising av forsikringsobjektets risiko. Den andre utfordringen knytter seg til forsikringstakerens skjulte handlinger, det vil si til risikoen for handlinger som har karakter av bevisst svindel eller moralsk risiko (moral hazard) og som normalt ikke kan avdekkes uten svært omfattende undersøkelser.⁴⁰

Innenfor brannforsikring av bygninger var forsikringstakerens gjenoppbyggingsplikt et av tiltakene for å motvirke forsikringssvindel med et rent finansielt siktemål både i Norges Brannkasse og de lokale brannkassene. Hvis ikke bygningen ble gjenoppbygd, ble det heller ikke utbetalt erstatning.⁴¹ Brannforsikringens formål var å sikre seg mot tap, ikke å komme finansielt bedre ut. Noen direkte parallell til gjenoppbyggingsplikten innenfor kaskoforsikring av skip fantes ikke. Ved et totalforlis var det ikke noe krav om kjøp av et skip av tilsvarende verdi for å få utbetalt erstatningen. Riddervold tenkte seg som nevnt at bare skader som kunne eller faktisk resulterte i totalforlis/kondemnering skulle utløse erstatning, ikke andre eller mindre skader som skipsreder og kaptein i større grad kunne påvirke gjennom vedlikehold eller operativ adferd. Dette forsiktighetsprinsippet ble snart adoptert av flere foreninger.⁴² Et av tiltakene Assuranseforeningen i Arendal praktiserte til å begynne med var at bare $\frac{3}{4}$ av skipsverdien kunne forsikres og erstattes, og at bare $\frac{2}{3}$ av havariomkostningene ble erstattet ved større eller mindre skader (ikke totalhavari). Assuranseforeningen i Arendal skilte seg lenge på mange måter fra driftsmodellen i andre større foreninger ved å legge større vekt på farene knyttet til moralsk risiko og asymmetrisk informasjon. Det var åpenbart en hovedforklaring på foreningens gode resultater og lave premier gjennom flere tiår.⁴³

En tredje type utfordring for skadeforsikring som var langt større i denne perioden enn i våre dager, knyttet seg til det man kan kalle systemrisiko. I brannforsikring dreide dette seg om at skader på en rekke uavhengige forsikringsobjekter lett kunne skje samtidig, slik som i en

større bybrann. Innenfor skipskasko kunne enkeltstormer ofte ramme store skipsansamlinger i seilskipenes periode. Fraværet av eller primitive former for reassuranse innebar at det enkelte forsikringselskap alene eller i stor grad måtte håndtere slike katastrofer for egen regning. Systemrisikoen knyttet til fraktefarten på Lofoten var trolig hovedforklaringen på at denne spesialiserte foreningen fikk et så kort liv.

Lukkede eller åpne foreninger?

Utfordringene knyttet til moralsk risiko og assymetrisk informasjon medførte at de første skipsforsikringsforeningene, så vel som brannkassene, ble organisert som geografisk lukkede foreninger. Bare kunder bosatt innenfor et klart definert område kunne opptas som medlemmer. Lokalkunnskap, transparens og ulike former for sosial kontroll, som i siste instans ville bli implementert gjennom et omfattende solidarisk ansvar, skulle forhindre at medlemmene opptrådte umoralsk eller uansvarlig. Skipskaskoforeningene gikk først og i størst grad bort fra prinsippet om lukkede foreninger. Med noen få viktige unntak, først og fremst brannkassene i Akershus og Lier, forble brannkassene lukket for medlemmer utenfor sitt klart definerte og begrensede geografiske område på 1800-tallet. De to nevnte brannkassene måtte jevnt over holde klart høyere premier på grunn av høyere skadeprosent enn de lukkede foreningene. Det er neppe tvil om at dette for en del hadde sammenheng med at jo større brannkassene ble geografisk sett, jo vanskeligere var det å sikre kontroll over medlemmenes adferd. Det var ikke tilfeldig at disse to foreningene la mindre vekt på krav om brannforebyggende tiltak enn de mindre lukkede brannkassene som i langt større grad var i stand til å kontrollere at medlemmene imøtekom sine forpliktelser også på dette området.

Første Norske, som ble etablert med basis i Langesundsfjorden i 1837, utvidet allerede i 1838 sitt virkeområde sydover til og med Kragerø. I 1846 utvidet man nordover til og med Tønsberg før man i 1852 åpnet foreningen for alle norske redere. Foreningens forsikringsfaglige rådgiver H. J.C. Aall begrunnet utvidelsene med at man gjennom dette ville få flere og mer differensierte risikoer. Samtidig synes det klart at den daglige lederen hadde «en sterk ekspansjonstrang». Dette innebar at blant annet taksering og godkjennelse av innmeldte skip ikke lenger kunne foretas av den styreoppnevnte takstkomiteen for fartøyer hjemhørende i Langesundsfjorden. Utenfor foreningens opprinnelige kjerneområde måtte derfor mye av det administrative arbeidet tidlig

DET NORSKE VERITAS.

Klasseregister over norske Skibe

for Aaret 1865.



Register No. 1.

Christiania i September 1865.



CHRISTIANIA.

TRYKT I CARL C. WERNER & COMP'S BOGTRYKKERI.

Forside til den første utgave av Klasseregister over norske skibe utgitt av Det Norske Veritas i 1865. Norsk Maritimt Museum / fotograf Beate Kjorslevik.

overlates til provisjonsavlønnede salgskommisjonærer slik som i de profittorienterte selskapene.⁴⁴

Den største foreningen i flere tiår, i Arendal, valgte å forbli en geografisk lukket forening for strekningen fra Arendal til Kristiansand, med unntak av kortere periode på 1840-tallet da den også aksepterte medlemmer fra Mandal. De geografiske begrensningene ble begrunnet med problemene knyttet til moralsk risiko og informasjonsskjevheter, eller med tidligere tiders språkbruk: behovet for «oversiktlige og gjennom-siktige» forhold. Foreningen valgte å føre en helt selvstendig politikk på flere andre områder gjennom lang tid, og med stor suksess. Assuranseforeningen i Arendal stilte seg ikke minst utenfor kaskoforeningenes største samarbeidsprosjekt, etableringen av et felles takserings- og klassifikasjonssystem gjennom Det norske Veritas i 1864.⁴⁵ Etter at foreningen i 1869 sluttet seg til Veritas, etablerte motstanderne av medlemskapet i Veritas i 1876 en ny levedyktig forening i Arendal, Protector. De mest levedyktige foreningene utenfor Oslofjord-området synes enten å ha forblitt geografisk lukkede foreninger, slik som foreningen i Stavanger etablert i 1839, eller de var lenge meget restriktive med å åpne for medlemmer utenfor det opprinnelige kjerneområdet slik som foreningen i Bergen, etablert i 1850. Der kunne medlemmer

utenfor Bergen tolldistrikt bare aksepteres med kvalifisert flertall eller enstemmighet i foreningens øverste valgte organer frem til 1888. Først da åpnet foreningen seg for medlemmer fra hele landet.⁴⁶

Graden av lukkethet knyttet seg ellers primært til forsikringsvilkår hvor skip som seilte i bestemte områder, var ekskludert. Foreningen i Drammen og Holmestrand forsikret i 1843 for eksempel bare skip i trafikk mellom havner i Europa og afrikanske havner i Middelhavet.⁴⁷ Det samme gjaldt skip under definerte minimumsstørrelser, skip med bestemte byggemåter, som klinkbyggede fartøyer, skip som ikke tilfredstilte minimumskrav til utstyr og kvalitet eller mer generelle kvalitets-/klassifiseringsvurderinger der de dårligste klasser ikke sjelden ble ekskludert. I flere foreninger kunne ledelsen også avvise eller oppsi forsikringer på et mer skjønnsmessig grunnlag.⁴⁸

De fleste brannkassene som ble etablert før de siste par tiårene før 1900, nektet på tilsvarende vis oftest å forsikre de mest brannutsatte objektene, som badstuer, smier eller korntørkehus, for å begrense risikoen. «Ingen Smidje eller Tørhus asureres,» het det eksempelvis i vedtektene til Meldal brannkasse fra 1844. Et like viktig tiltak for å begrense risikoen var at den slags bygninger heller ikke måtte oppføres nærmere enn 40 alen fra noe forsikret hus.⁴⁹

Embetsmannsstatens skadeforsikringspolitikk

Den såkalte embetsmannsstatens skadeforsikringspolitikk hadde to hovedelementer. Det første var statsselskapet Norges Brannkasse, etablert allerede av det dansk-norske eneveldet. Det hadde frem til 1845 monopol på brannforsikring av bygninger i byene, der slik forsikring også var lov-pålagt. Selskapet, som var en integrert del av sentralforvaltningen, ble drevet på selvkostbasis og med økende selvstendighet og profesjonalitet utover på 1800-tallet. Det begrenset seg på hele 1800-tallet til brannforsikring av bygninger.⁵⁰ I byene hadde selskapet ingen reelle konkurrenter, med unntak av forsikring av industribygninger, før på slutten av 1800-tallet, mens brannkassene tok store deler av dette markedet på landsbygda etter 1850. Det andre hovedelementet i den statlige skadeforsikringspolitikken var fri etableringsrett også for utenlandske forsikringsselskap i Norge gjennom norske salgsagenter, eventuelt direkte i utlandet slik som i sjøforsikring. Norge hadde et av Europas mest åpne forsikringsmarkeder fra 1814 og frem til forsikringsloven av 1911.⁵¹

I tillegg understøttet staten etter 1814 i varierende grad private initiativ innenfor skadeforsikring, med unntak av brannkassene som i noen

grad ble motarbeidet. Statens støtte til forsøket på å etablere et privat aksjeselskap innenfor løseforsikring på 1820-tallet var halvhjertet. Det begrenset seg til å gjøre tegningsinnbydelsen kjent, men man stilte også i utsikt approbasjon (godkjennelse) av vedtektene og såkalte forrettigheter, eller mindre konkurransefordeler, slik sparebankene hadde fått gjennom sin lov av 1824. Interessen for aksjetegningen var imidlertid helt utilstrekkelig. Initiativet strandet i 1830.⁵²

Både i 1824 og i 1834 henvendte enkeltpersoner seg til Finansdepartementet om at staten burde engasjere seg i sjøforsikring, uten å få noen respons.⁵³ Og flere representanter fremmet private forsikringsforslag på Stortinget i 1836. Det ene dreide seg om rettigheter for «Brandassuranceforeninger på Landet» fra to stortingsrepresentanter som hadde erfaring fra to brannkasser i Trøndelag. I det andre tilfellet stilte skipsfører Christian R. Nygaard fra Stokke seg bak et forslag fra den tidligere nevnte skipsfører A.M. Riddervold fra Åsgårdstrand om å utarbeide en «Plan eller Oktroi for en assuranceindretning» for norske skip. Forslagene ble ikke realitetsbehandlet, blant annet fordi kong Carl Johan oppløste Stortinget før tiden.⁵⁴

Kort tid etter at Langesundsfjordens Skibs-Assurance-Forening ble etablert i begynnelsen av 1837, ba den Finansdepartementet om fritak for bruken av stemplet papir. Private avtaler måtte i utgangspunktet skrives på stemplet papir, som var avgiftsbelagt, for at avtalene skulle være gyldige i alle rettslige henseender. Allerede 27. mai 1837 innvilget departementet et slikt avgiftsfritak for sjøassuranceforeninger. Departementet sørget også for å utrede spørsmålet om slike forsikringsforeninger burde få andre forrettigheter, noenlunde på linje med sparebankene. Utvalget som utredet saken, konkluderte positivt. Finansdepartementet sluttet seg med ett viktig unntak til utvalgets konklusjoner: Slike forrettigheter burde ikke gis til brannforsikringsforeninger for «Huse og Gaarde» på landsbygda fordi Norges Brannkasse forsikret slike objekter.⁵⁵ Stortingsrepresentant og prokurator Rasmus Hansen, en av stifterne av Skogns Brandassurance Samfunn i 1834, fremmet da et privat lovforslag som også omfattet brannforsikringsforeninger på landet.⁵⁶

Begge forslagene ble behandlet av Stortingets næringskomité nr.1 der Hansen var sekretær. Komiteen slo fast at selv om man «hadde den letteste Adgang til at tegne al mulig Assurance i Udlandet», var det viktig å fremme utviklingen av norske forsikringselskap, noe som igjen ville bidra til «Nationalformuens Forøgelse», det vil si økonomisk vekst i dattidens språkbruk. Komiteen erkjente som før nevnt de store utfordringer

som var knyttet etablering av forsikringsselskap i Norge. Det var derfor «en Opgave af megen Vigtighed for Statsstyrelsen» å legge forholdene til rette, inkludert «Bortryddelse» av relevante statlige avgifter og reguleringer. Komiteen fant ingen grunn til at statlige Norges Brannkasse skulle skjermes mot konkurranse fra private foretak på landsbygda slik som i byene. Statsselskapets taksasjonskostnader var nemlig prohibitivt høye for de fleste på landsbygda på denne tid. I samsvar med de sterke nærings- og markedsliberale strømninger som preget norsk politikk på denne tid, slo komiteen fast at her, som i ethvert annet privat anliggende, måtte staten gi den enkelte rett til «å handle frit og ubunden af unaturlige Tvangsbaand. Han (det var en selvfølge at det var en mann) ville da i Regelen handle fordeelagtig for sig selv, og dermed tillige for Staten. » Dette gjaldt også bøndernes rett til å forsikre sine hus og sin avling på den måten de «finder mest passende og hensiktsmæssig for sig». ⁵⁷

Loven om forrettigheter for assuranceforeninger i 1839 – en frivillig autorisasjonsordning

Stortinget vedtok komiteens innstilling mot en håndfull stemmer. Det ga brannforsikringsforeningene på landsbygda, som regjeringen hadde ekskludert, samme vilkår som sjøforsikringsforeninger. De fikk marginalt bedre rammevilkår enn regjeringen hadde foreslått. Loven om forrettigheter for assuranceforeninger fra 1839 var den første politiske anerkjennelse av brannkassenes samfunnsnyttige rolle og innebar en oppmuntring til etablering av slike på samme måte som sjøforsikringsforeningene. Loven ga foreninger med vedtekter godkjent av regjeringen følgende fordeler: Rett til uten søksmål å selge fast eiendom eller panteobligasjoner de hadde pant i, til å drive inn kontingent eller premie i løpet av seks måneder ved utpanting, uten å måtte ta i bruk mer kompliserte og ressurskrevende rettslige skritt, og til å kunne kreve sikkerhet fra flere enn én endossent for vekselobligasjoner som foreningen diskonterte. I tillegg kunne alle forsikringsavtalene deres skrives på avgiftsfritt papir. ⁵⁸

Loven innebar med andre ord en slags frivillig autorisasjonsordning som ga enkelte fordeler. Den viktigste på kort sikt var trolig den statlige anerkjennelsen som i praksis kom til å gjelde alle norske forsikringsselskap. På den tid fantes det ingen selskapslovgivning – den første aksjeloven ble vedtatt i 1910. Det er karakteristisk at loven om fortrinnsrett for assuranceforeninger av 1839 med senere endringene ble «forstaat som gjældende baade gjensidige selskaper og aktieselskaper». ⁵⁹ Den selskaps-

rettslige utvikling på 1800-tallet ble i hovedsak drevet frem av prinsippet om avtalefrihet, domstolenes rettsavklarende og rettsskapende rolle,⁶⁰ og lovene om firmaregistrering, konkurs og skatt.

Norges Brannkasse og Finansdepartementet kritiske til lokale brannkasser

Loven om forrettigheter av 1839 var en utpreget fullmaktslov. Heller ikke forarbeidene gikk nevneverdig inn på hvilke kriterier forsikrings-selskapene måtte møte for å få approbasjon. Finansdepartementet hadde derfor betydelig handlingsrom. Det synes ikke å ha hatt noen innvendinger mot å gi approbasjon til skipsforsikringsforeningene og investoreide forsikringsselskap som søkte om det. De konkurrerte da heller ikke med Norges Brannkasse. Stortingets massive støtte til de gjensidige brannforsikringsforeningene var ikke tilstrekkelig til å påvirke regjeringens forvaltningspraksis da den første approbasjonssøknaden kom i 1840.

Søknaden fra Melhuus Præstegjælds Brandassuranceforening, som ble anbefalt av lokale embetsmenn som «gagnlige og hensiktsmessige», ble behandlet av Norges Brannkasse i Finansdepartementet og avvist. En begrunnelse var at det var planer om lovendringer for den statlige brannkassen som burde avventes. Dernest var man kritisk til en rekke sider ved foreningens vedtekter, ikke minst slike som gikk på tvers av praksisen i Norges Brannkasse.⁶¹ Styreformannen i Melhus brannkasse ba på grunnlag av mindre vedtektsendringer om ny behandling og tilbakeviste departementets innvendinger. Han understreket at foreningen var opprettet for å imøtekomme intensjonene bak loven av 1839. Han kunne derfor ikke skjønne hvorfor departementet ville nekte den lovens fordeler som ville «styrke dens Kredit og lette dens Bestyrelse ... for ikke juridiske Mænd».⁶²

En lignende søknad fra en brannassuransforening for Botne prestegjeld i Vestfold ble også avslått av Finansdepartementet i 1840. Det bidro til at foreningen aldri kom i virksomhet. Avslaget gikk på tvers av anbefalingen fra Tilsynskomiteen. Tilsynskomiteen var et statlig organ som ble etablert i 1817 for å føre tilsyn med private forsørgelses- og understøttelsesselskap, men den hadde også uttalt seg om approbasjonssøknader fra sparebanker fra 1820-tallet. Komiteens hovedpoeng var at selv om risikoen for forsikringstakerne i små foreninger var høyere enn myndighetene kunne ønske, var alternativet som oftest fravær av enhver forsikring. Det beste måtte ikke bli det godes fiende.⁶³

Klagen fra Melhus ble behandlet sammen med en søknad fra en gjensidig brannkasse i Veøy i Romsdal, etablert i 1841. Tilsynskomiteen lanserte et kompromiss. Departementet kunne nøye seg med å gi foreningene lovens rettigheter uten å meddele approbasjon. Dermed ville man ikke svekke eksisterende foreningens evne til å overleve nevneverdig. Finansdepartementet må ha vært i tvil om holdbarheten av egne motforestillinger som minnet om vikarierende motiver til fordel for Norges Brannkasse. 9. januar 1842 innvilget kongen approbasjon til brannkassen i Melhus, som den første i landet. Det innledet en ny praksis der brannkasser som søkte, med få unntak fikk ja. I løpet av de neste par årene tid fikk 17 gjensidige brannforeninger approbasjon.⁶⁴ Ikke alle kom i langvarig virksomhet, men antall brannkasser ble omtrent fordoblet fra 1840 til 30 i 1850.

Hvordan kan departementets helomvending forklares? Det kan ha hatt betydning at den innflytelsesrike professor i lovkyndighet, statsøkonomi og statistikk fra 1840 og stortingsrepresentant fra 1842, Anton Martin Schweigaard var medlem av Tilsynskomiteen fra 1839. Komiteen understreket at strenge offentlige krav ikke måtte undergrave samfunnets interesser av bedre brannforsikringsordninger. Det spilte kanskje også inn at manglende approbasjon ikke hadde hindret etableringen av en rekke brannkasser. Myndighetene kunne derfor miste sin innflytelse som regulant. Regjeringen måtte også forvente at Stortinget i 1842 ville reagere skarpt hvis det mente at regjeringen saboterte intensjonen om å fremme slike organisasjoner.⁶⁵

Fordelene som den frivillige autorisasjonsloven ga, ble utvidet i 1845. Da fikk approberte virksomheter hjemmel til å ta en halvårig forskuddsrente på pantelån på fem prosent, slik som sparebankene fra 1824. Den lovbestemte maksimalrenten for private pantelån var ellers fire prosent frem til rentereguleringen ble opphevet i 1886. Det er hevdet at lovendringen i 1845 hadde liten betydning enten fordi brannkassenes kapital knapt ble forrentet, eller fordi egenkapitalen i økende grad ble plassert som innskudd i sparebankene.⁶⁶ Mange av de eldste brannkassene startet tidlig med utlånsvirksomhet i form av kortsiktige fornybare veksellån som ikke var omfattet av rentereguleringene. Veksellån var imidlertid langt mer risikable og administrativt ressurskrevende enn pantelån. En rekke brannkasser dro derfor fordel av lovendringen. Det gjaldt eksempelvis den største brannkassen, Akershus, der utlånsvirksomhet fikk et stort omfang fra 1861.⁶⁷

Allerede i 1841 hadde Finansdepartementet presisert at bruken av

forrettighetene forutsatte at alle vedtektsendringer umiddelbart ble sendt departementet til ny stadfestelse for å være gyldige. De hyppige vedtektsendringer i skipsforsikringsforeningene medførte at flere av dem sluttet å søke om approbasjon fordi det hindret en smidig markedstilpasning. Den viktigste økonomiske fordelen forrettighetene ga, utlånsrenten på pantelån, ble dessuten stadig mindre viktig for skipsforsikringsforeningene som av flere grunner ikke minst likviditetsmessige, fant denne utlånsformen lite aktuell. Den tillitskapende og kommersielle betydning av kongelige godkjennelse ble derfor kortvarig innenfor sjøforsikring, men mer vesentlig i andre forsikringsbransjer, og ikke minst for brannkassene.⁶⁸

Forsikringsvirksomhet – en «velgjørende indretning»

Myndighetenes vilje til å legge forholdene til rette for privat forsikringsvirksomhet organisert i Norge midt på 1800-tallet fikk kanskje sitt fremste uttrykk gjennom byskatteloven av 1851 og bestemmelsen om skatt i fattigloven for kjøp- og ladesteder av 1845 der alle forsikringsforetak fikk skattefritak. Stortingsrepresentant og lokalpolitiker i Porsgrunn, Niels Mathiesen, foreslo i 1862 at dette skattefritaket skulle oppheves for forsikringsvirksomhet organisert som aksjeselskaper fordi den var profittorientert. Skattefritaket skulle derimot videreføres for de «gjensidige» selskapene som ikke tok sikte på «directe Fortjeneste». Sjøforsikringsselskapet i Porsgrunn tok kraftig avstand fra forslaget som ville innebære dobbeltbeskatning for selskapets aksjonærer og et brudd med prinsippet om stedegen beskatning. I tillegg ville det innebære en konkurranseulempe overfor utenlandske selskaper som ikke ble beskattet i Norge. Stortingets bankkomite sluttet seg i det vesentlig til selskapets innvendinger og understreket at norske forsikringsselskaper, uavhengig av organisasjonsform, fortsatt måtte betraktes som «velgjørende Indretninger» og at man måtte derfor ikke treffe tiltak som ville «fordyre deres Virksomhed». Mathiesens forslag ble derfor skrinlagt.⁶⁹ Først med de første nasjonale skattelovene av 1882 ble forsikringsselskaper organisert som aksjeselskaper underlagt beskatning.

Brannkassenes raske og vedvarende vekst fra 1840-tallet overrasket myndighetene og Norges Brannkasse. Amtmannen i Oppland trodde i 1846 at de lokale brannkassene ville forsvinne fordi forsikringstakerne ville være bedre tjent med å bruke Norges Brannkasse etter moderniseringen i 1845.⁷⁰ Den mest kritiske i offentligheten var amtmannen i Sør-



Riggjavari på bark Springbank. Foto: Norsk Maritimt Museum / fotograf ukjent.

Trøndelag 1857-1894 og stortingsrepresentant for Trondheim og Levanger 1868-69 og 1871-1876, Carl F. Motzfelt, som så sent som på slutten av 1880-tallet karakteriserte brannkassene som «disse mindre tilfredsstillende Indretninger». ⁷¹ Regjeringen lyktes gjennom ulike tiltak, som det ikke er plass til å gå inn på her, å skjerme Norges Brannkasse mot den økte konkurransen på 1860-tallet og frem til begynnelsen av 1870-tallet, selv om stortingsflertallet ønsket en annen politikk.

Forskuddspremier, etterskuddsligning og rekkevidden av det solidariske ansvar

Forsikringsforeningene vokste frem lenge før prinsippet om begrenset selskapsrettslig ansvar var fullt ut anerkjent. Sammenlignet med Sverige stod motstanden mot begrenset ansvar sterkt i det danske og norske

juridiske miljø. Den første norske aksjeloven ble vedtatt i 1910 etter langvarig politisk strid og sterk motstand, ikke minst fra skipsrederne. De ønsket ikke at avtalefriheten skulle begrenses på dette området. Lovregulering av økonomiske foreninger ble i Norge, som i Danmark på samme tid, skrinlagt i sin helhet på grunn av motstand fra samvirkeforetak. I Sverige ble den første aksjeloven derimot vedtatt allerede i 1848, mens den første lovreguleringen av økonomiske foreninger skjedde i 1895. Der var prinsippet om åpent medlemskap grunnleggende.⁷²

Forsikringsforeningene kom fra starten til å bygge på det vi i dag kaller ansvarlige selskap (ANS) med delt ansvar (DA), det vil si at medlemmenes ansvar stod i forhold til deres forsikrede verdier. I den grad ikke alle medlemmene kunne møte sitt pro rata ansvar på grunn av insolvens ble det gjennom rettspraksis knyttet til skipsforsikringsforeningene fastslått at det gjensidige økonomiske ansvaret kunne utlignes på de øvrige medlemmene. Det maksimale økonomiske ansvar for det enkelte medlem synes imidlertid også i slike tilfeller å ha vært begrenset av vedtektsbestemmelsene.⁷³

Ved etableringen av Første Norske i 1837 fantes det ingen vedtektsmessige begrensninger av det solidariske ansvaret. Dette innebar et enormt økonomisk ansvar. I løpet av få år ble imidlertid den enkeltes maksimale solidariske ansvar per forsikringsår begrenset til ti prosent av vedkommendes forsikringsverdi, utover ordinær forskuddsårspremie, i skipskaskoforeningene.⁷⁴ De senere skipskaskoforeningene synes å ha vedtektsfestet ti-prosent regelen. Hvis erstatningsforpliktelsene ett år var høyere enn dette, innebar regelen at erstatningene måtte reduseres tilsvarende.

Få brannkasser synes å ha hatt vedtektsmessige ansvarsbegrensninger. Forskuddspremien varierte vanligvis mellom 0,5 og en promille av forsikringsverdien. Det var normalt tilstrekkelig til å dekke driftskostnader og erstatninger og en viss oppbygging av egenkapital. Vi finner svært få eksempler på at total premie, inklusive etterskuddsligning ved store erstatninger, utgjorde så mye som én prosent av forsikringsverdien per år. Forsikringspremiene i skipskaskoforeningene lå normalt fra 1,5 til 10 prosent av forsikringsverdien, avhengig av seilskipets klassifisering og bruksområde. De fleste kaskoforeningene la lenge prinsippet om forskuddspremie til grunn. Premien skulle ligge så høyt at den ga grunnlag for en viss egenkapitaloppbygging i et normalår, det vil si at tilleggspremie/etterskuddsligning bare skulle innkreves ved ekstraordinært store

erstatninger. De fleste av de mest suksessrike foreningene bygde i perioder opp betydelig fond som ofte hadde karakter av individualisert egenkapital, som medlemmene i noen grad kunne ta med seg ved utmelding. I Arendalsforeningen utgjorde denne egenkapitalen 40000 spesidaler midt på 1850-tallet, eller like mye som forvaltningskapitalen i en midtels stor sparebank da. En rekke foreninger drev i lange perioder betydelig utlånsvirksomhet, hovedsakelig basert veksler på grunn av svært varierende likviditetsbehov. Vi vet ikke i hvor stor grad denne utlånsvirksomheten var konsentrert om egne medlemmer, men hvis den var det, skapte det en særskilt kredittrisiko knyttet til enkeltmedlemmer. Foreningen i Drammens og Holmestrand vedtektsfestet derimot allerede i 1841 at overskuddslikviditet og egenkapital skulle plasseres i sparebanker, samt i Norges Bank. Andre foreninger benyttet seg sannsynligvis også i økende grad av lokale banktilbud.

Etableringen av Agders Assuranceforening i 1854 innledet et brudd med prinsippet om forskuddspremie og egenkapitaloppbygging. Ved etableringen av foreningen ble det understreket at etterskuddsligning samsvarte bedre med gjensidighetsprinsippet enn forskuddspremie. Utlånsvirksomhet innebar risiko samtidig som det enkelte medlem kunne forvalte midlene minst like godt som foreningen frem til tilleggspremien eventuelt måtte innkreves. Første Norske gikk likevel lengre. I 1859 fremmet foreningens konsulent, Hans J.C. Aall, som da var stortingsrepresentant, et lovforslag på vegne av foreningen. Det hadde til hensikt å legge forholdene til rette for å gå over til at alle utgifter skulle dekkes ved etterskuddspremie/etterskuddsligning. Dette skulle skje ved at skipsforsikringsforeninger skulle få særskilt fortrinnsrett i sine forsikrede fartøyer. Næringskomite nr.2, med A.M. Schweigaard som formann, støttet forslaget. Odelstinget forkastet det likevel mot ti stemmer fordi det skal ha blitt klart at ingen andre foreninger enn Store Norske stilte seg bak forslaget.

Den viktigste drivkraften bak overgangen til større andel etterskuddsligning synes å ha vært konkurransen mellom de geografisk åpne foreningene, primært knyttet til at deknningen eller vilkårene ble gunstigere uten at premiene ble justert tilsvarende. Splittelsen eller delingen av Første Norske i 1860 med etableringen av Norske Lloyd bidro til en vesentlig skjerpelse av konkurransen mellom foreningene. De to foreninger ble i løpet av 1860-tallet avhengige av regelmessig etterligning. For Assuranseforeningen i Arendal skjedde dette på 1880-tallet og for Bergen Assuranceforening først på 1890-tallet.

Selv om skipskaskoforeningene etter hvert gikk over til ordinær etter-skuddspremie, påvirket det ikke det potensielle solidariske ansvaret. I Store Norske var ti-prosent regelen lenge en teoretisk sikkerhetsventil for det enkelte medlem. I takt med at frekvensen av seilskipsforlis økte kraftig på 1880-tallet, steg totalpremiene til 7,81 prosent i gjennomsnitt for årene 1886-1890. I den neste femårsperioden økte gjennomsnittspremien til hele 11,73 prosent av forsikringsverdien. Selv om dette neppe innebar noe brudd på ti-prosentregelen, er det åpenbart at så høye premier medførte medlemsfravall og en trussel mot selskapets fremtid.⁷⁵

De gjensidige selskaperes forhold til den øvrige forsikringsbransjen

En annen interessant forskjell mellom brannkassene og skipskaskoforeningene gjaldt forholdet til aksjeforsikringsselskapene. Med unntak av den i særklasse største brannkassen, Akershus, som i realiteten organiserte sin løsoereavdeling som et profittorientert aksjeselskap og samarbeidet tett med brannforsikringskartellet etablert i 1876, holdt de lokale brannkassene de investoreide skadeselskapene på minst én armlengdes avstand. Det finnes knapt eksempler på at andre brannkasser enn Akershus brukte aksjeforsikringsselskapene til gjenforsikring på 1800-tallet. Etableringen av brannforsikringskartellet i 1876 bidro til at mange forsikringstakere etter hvert følte seg utnyttet av kartellets markedsrett innenfor vare- og løsoereforsikring. Det gjorde ikke et samarbeid med kartellets medlemmer mer naturlig for brannkassene. Denne opplevde markedsretten bidro for eksempel til forslaget fra stortingsrepresentant Gunnar Knudsen om at den statlige Norges Brannkasse skulle begynne med løsoereforsikring for å skape konkurranse, ikke minst i byene.⁷⁶ På slutten av 1800-tallet var det i ferd med å utvikle seg en ideologisk preget debatt innenfor den landbaserte skadeforsikringen mellom gjensidige organisasjonsformer og profittorienterte aksjeselskap som det ikke fantes noen parallell til innenfor sjøforsikring frem til 1. verdenskrig.⁷⁷

For skipsrederne, den mest kapitalistiske delen av norsk næringsliv, var bruken av den gjensidige og solidariske forsikringsformen et selvfølgelig og ideologisk uproblematisk valg. Mye tyder på at skipskaskoforeningenes raske og langvarige suksess på 1800-tallet hadde sammenheng med den faktiske arbeids- og markedsdelingen og de gode samarbeidsrelasjonene som lenge hersket mellom kaskoforeningene og de profittbaserte fraktforsikringsselskapene. Ledelsen i flere av de største skipskaskoforeningene stod i spissen for etableringen av aksjeselskap som

740

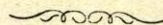
Love

for

Skibsassuranceforeningen

i

Arendal.



Arendal.

L. D. Hjorthøys Bogtrykkeri.

1870.

K

Love for skibsassuranceforeningen i Arendal (1870). Norsk Maritimt Museum / fotograf Beate Kjorslevik.

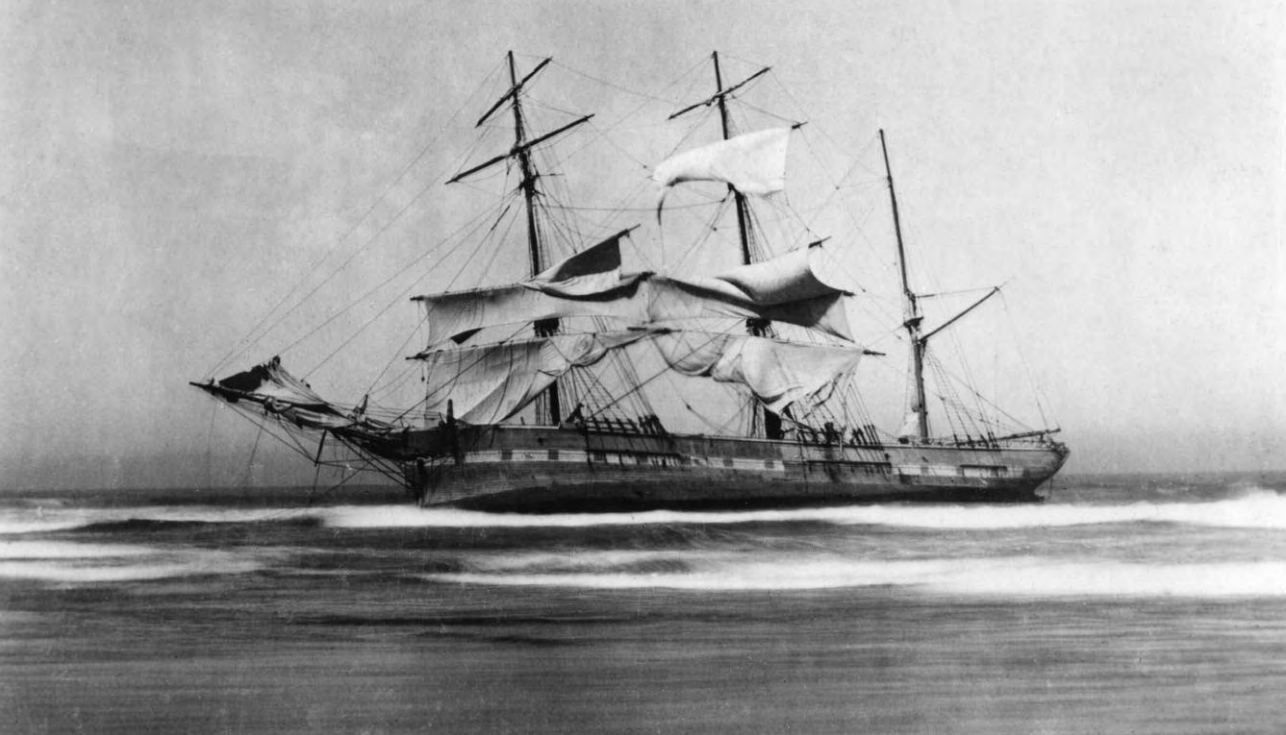
spesialiserte seg på fraktassuransse. Det var blant annet tilfelle både i Porsgrunds Søforsikringselskap, som sprang ut av Norske Lloyd, og i Arendals Søforsikringselskap, etablert i 1860, som sprang ut av Arendal Skibsassuranceforening. I Bergen var kronologien motsatt. Ledere i Bergen Søassuranseselskab, etablert i 1845, stiftet Bergens Assuranceforening i 1850. Der hadde sjøassuranseselskapet en relativt betydelig kaskovirksomhet som ble overlatt til foreningen da denne ble etablert. Blant de kommersielle norske sjøforsikringselskapene som klarte seg best i store deler av andre halvdel av 1800-tallet, hadde de fleste et tett samarbeid med «sin» kaskoforening. Tettest var samarbeidet trolig i Arendal, landets ledende seilskipsby. Der hadde foreningen og selskapet gjennom mer enn to tiår felles daglig leder, samme kontoradresse og en rekke felles tillitsvalgte.⁷⁸ Samarbeidet innebar enkelte

stordriftsfordeler, men primært bedre kunde- og risikovurderinger. I tillegg kunne forsikringstakerne få dekket alle vesentlige forsikringsbehov i samme by og ofte i samme lokale.

To ulike forretningsmodeller

Mer sammenfattende kan vi snakke om to ulike forretningsmodeller. Brannkassene, med unntak av Akershus fra 1860-tallet, ble drevet av de tillitsvalgte med ingen eller symbolsk godtgjørelse i alle ledd, fra taksering og innkreving av kontingent/premie i den enkelte grend/rode til den daglige driften som styret og kasserer stod for. De lokale tillitsvervene gikk normalt i større grad på omgang enn de sentrale tillitsvervene. Det økte det enkelte medlems ansvar og tilhørighet til foreningen samtidig som det skjerpet den gjensidige sosiale kontrollen med at medlemmene fulgte forsikringsvilkårene. I mange brannkasser skulle forsikringstakernes bygninger og pålagte forpliktelser kontrolleres årlig av en tillitsvalgt. I den grad brannkassene hadde ansatte feiere, var kontrollen av ildstedene langt hyppigere. Selv om brannkassene ble drevet av forsikringsfaglige amatører, bør vi ikke undervurdere deres realkompetanse og evne til å vurdere lokalt kostnadsnivå og forsikringsverdi knyttet til gjenoppbygging, samt personrelatert risiko. Styrenivået var som oftest dominert av den lokale bygdeeliten, ikke sjelden med tunge innslag av lokale embetsmenn, prester og offiserer. Styret i brannkassene hadde ofte større myndighet enn vedtektene skulle tilsi. Det var eksempelvis ytterst sjelden at uenighet om forsikringsoppgjør ble noen sak på årsmøtene, noe det i utgangspunktet var i Første Norske.⁷⁹

Allerede den første brannkassen på Toten stilte krav om brannforebyggende tiltak, ikke minst regelmessig feiing, og brannslukningsutstyr, for om mulig å begrense skadeomfanget ved en brann. Dette var en forsikringsmessig innovasjon som mange lokale brannkasser kom til å kopiere. Slike tiltak var et offentlig ansvar i byene fra 1700-tallet. Norges Brannkasse stilte ikke noen krav om slike tiltak i sine forsikringsvilkår. Den første generelle bygningslovgivingen som ble vedtatt her i landet i 1924, omfattet ikke landsbygda, men begrenset seg til byer og ladesteder.⁸⁰ Brannkassene vegret seg som nevnt normalt mot å forsikre de mest brannutsatte bygningene for å redusere risikoen, mens Norges Brannkasse forsikret alle bygninger på en eiendom. Det bidro til å øke premien. Den lave skadeprosenten i brannkassene gjennom 1800-tallet sammenlignet med Norges Brannkasse og de investoreide brannforsikringssikringsselskapene, som lenge heller ikke stilte særskilte krav om



Forlis av bark Volø ved Bushmans River Mount, East London i 1896. Foto: Norsk Maritimt Museum / fotograf ukjent.

brannforebyggende tiltak, blir vanskelig å forklare uten å legge stor vekt på de nevnte tiltakene og den gjensidige sosiale kontrollen i relativt åpne bygdesamfunn. Brannkassenes akilleshæl på 1800-tallet var mangelen på reassuranse i forhold til store enkeltobjekter og høy skadeprosent i enkeltår. Dette synes likevel å ha skapt begrensede problemer totalt sett. Fraværet av reassuranse mellom brannkassene er likevel en slående kontrast til skipskaskoforeningene som raskt utviklet slike ordninger. Brannkassenes ntidige skadeforebyggende arbeid hadde ingen tilsvarende parallell på skip. Det kan bare i noen grad forklares med forsikringsobjektene forskjellige karakter.

De første skipskaskoforeningene ble i utgangspunktet også forsøkt drevet av tillitsvalgte med ingen eller minimal godtgjørelse, på samme måte som brannkassene. Denne forretningsmodellen ble imidlertid raskt forlatt til fordel for profesjonalisering av sentrale funksjoner selv om styret, dominert av lokale eliter, eller snarere formannen, beholdt den løpende kontrollen av driften. Foreningenes størrelse innebar at de måtte ha ansatt kasserer/bokholder og snart også daglig leder, samt kompetente menn til å stå for taksering/klassifisering. Foreningenes ønske om vekst i, og særlig utenfor sitt opprinnelige kjerneområde, for å ta større enkeltrisikoeer og ulike former for reassuranse hos hverandre var to

hoveddrivkrefter. Vekstambisjonen drev frem bruk av lokale kommisjonærer eller provisjonsavlønnede salgsagenter, visstnok allerede fra 1841, slik som hos de investoreide skadeselskapene. Klassifisering av skipene i flere risikoklasser, som fikk ulik premie, og hvor de dårligste klasser ikke sjelden nektet forsikring, var en kjerneoppgave. Mest mulig objektiv klassifisering – som ikke fantes i de britiske forbildene – var avgjørende for å sikre likebehandling og reassuranse. Reassuransen som utviklet seg blant foreningene allerede tidlig på 1840-tallet, var en norsk innovasjon og en hovedforklaring på foreningenes raske gjennomslag og langvarige suksess. Den gjorde det mulig for foreningene som kollektivt å forsikre større verdifulle fartøyer, noe som var viktig for deres konkurransevne.⁸¹

Flere drivkrefter lå bak etableringen av Det norske Veritas i 1864 som skulle sørge for felles taksering og klassifisering. I løpet av få år sluttet nesten alle kaskoforeningene seg til det nye sertifiseringsorganet. I vår sammenheng er det sentrale at felles klassifisering var nødvendig for å sikre reassuranseordningen og unngå ødeleggende konkurranse på dette punktet. Foreningene stod fortsatt fritt i sin premiepolitikk. En av de sentrale svakhetene ved Veritas i alle fall fra 1880-tallet var at takseringen av et skips forsikringsverdi normalt lå klart høyere enn dets markedsverdi. Dette økte den moralske risiko og muligheten for forsikringssvindel. Det er neppe tvil om at de høye forsikringsverdiene sammenlignet med markedsverdien bidro til den høye forlisprosenten blant norske seilskip fra 1880-tallet. Problemet ble forsterket av intern kryss-subsidiering i de fleste foreningene, det vil si at de beste risikoene/klassene betalte en høyere premie enn deres skadeandel skulle tilsi. Dette dreier seg imidlertid om drivkrefter bak kaskoforeningenes tilbakegang fra slutten av 1880-tallet. Det er en annen historie som ikke skal følges her.⁸²

Det norske Veritas var også utgangspunktet for utviklingen av et kollektivt gode innenfor norsk sjøforsikring som også fikk betydning utenfor Norge. Sentrale tillitsvalgte i Veritas utviklet og vedtok en samling rettsregler for norsk sjøforsikring. Den første norske sjøforsikringsplanen ble vedtatt i 1871, senere revidert i en rekke ganger. Selv om sjøforsikringsplanens regler ikke var formelt bindende for foreningene, ble de som regel brukt – også av de aksjonæreide sjøforsikringsselskapene. Dette reduserte spillerommet for rettstvister mellom forening og medlem samtidig som planens rettsregler fylte et rettslig tomrom fra myndighetenes side.⁸³ Sjøforsikringsplanen bygde i betydelig grad på Hamburgerplanen av 1847 og en tysk sjøforsikringsplan fra 1867.⁸⁴

Kontrasten til fraværet av felles institusjonelle ordninger blant brannkassene er enorm. Her forsøkte staten å fungere som rettslig normutformer gjennom sin approbasjonspraksis og Arbeidsdepartementets normalvedtekter fra 1886.⁸⁵ Først i 1923 etablerte en del brannkasser et felles reassuranseorgan, Samtrygd, som senere ble kjernen i Gjensidige skade.

Variierende overlevelsessevne

Norge hadde som nevnt et av Europas mest åpne forsikringsmarkeder på 1800-tallet. Utenlandske skadeselskap stod fritt til å operere her i landet gjennom salgsagenter/agenturer uten noen form for offentlig kontroll eller tilsyn. Forsikringsforeningenes lokale og regionale forankring var deres fremste konkurransefortrinn i gjennombruddsfasen. De slo gjennom uten vesentlig politisk eller statlig støtte i markedøkonomiens første åpne fase.

Med unntak av enkelte brannkasser etablert før 1850 var det svært få brannkasser som avviklet sin virksomhet i løpet av 1800-tallet. Antallet var forbløffende lavt sett i lys av at det fantes 173 brannkasser i 1895. Bøndenes andre store økonomisk organisatoriske suksess, samvirkemeieriene, som slo gjennom som organisasjonsform fra 1870-tallet, hadde en langt høyere nedleggingsandel. Mellom $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{3}$ av de omkring 1000 meieriene som ble etablert frem til 1920, hadde innstilt sin virksomhet i 1920, flesteparten trolig av økonomiske grunner. Heller ikke på dette området fantes det noen politisk forankret skjerming mot utlandet før 1914. En annen forklaring var at samvirkemeieriene, som ikke i utgangspunktet var basert på begrenset ansvar, relativt raskt ble omorganisert i retning av selskaper med begrenset ansvar – kapitalismens fremst institusjonelle innovasjon – selv om prototypen på den type selskap, aksjeselskapet, gradvis ble faset ut.⁸⁶ Forklaringen på brannkassenes lave nedleggingsrate lå ikke i lav risiko knyttet til enkeltobjekter, selv om alle brannkasser synes å ha vedtektsfestede grenser for enkeltrisikoen. Enkeltrisikoen kunne være så store som fem prosent av forsikringsmassen. Svært få lokale brannkasser praktiserte noen form for reassuranse av sine risikoen på 1800-tallet. Når større skader inntraff, ble man derfor tvunget til å foreta relativt stor etterligning. I flere tilfeller synes slike etterligninger å ha styrket, ikke svekket brannkassen. Det indikerer at organisasjonsformen og det solidariske ansvaret er én viktig forklaring på brannkassenes høye overlevelsessevne.

Av de minst 75 skipsforsikringsforeninger av ulike typer som ble

etablert på 1800-tallet hadde i alle fall 21 opphørt i 1900. Ingen av disse selskapene synes å ha blitt videreført i et nytt eller mer eller mindre omorganisert gjensidig selskap for kaskoforsikring av dampskip. Et betydelig antall kaskoforsikringsforeninger for seilskip innstilte for øvrig sin virksomhet på begynnelsen av 1900-tallet fordi markedsgrunnlaget forsvant. Det skjedde før den omfattende forsikringskrisen i kjølvannet av 1. verdenskrig, som rammet de gjenværende skipskaskoforeningene hardt på 1920-tallet. Overlevelsessevnen til skipskaskoforeningene på 1800-tallet lå med andre ord på samme nivå som meieriselskapene frem til 1920, og skilte seg neppe heller avgjørende fra nyetablerte selskaper i andre bransjer preget av konkurranse og liten skjerming mot utlandet.

Assosiasjonsånd og «demokratisk kapitalisme»

Brannkassene var en viktig, men inntil nå lite påaktet del av en fremvoksende og lenge lokalt basert markedsøkonomi preget av små foretak. Historikeren Francis Sejersted har hevdet at sentrale utviklingstrekk i norsk politisk og økonomisk historie fra 1814 og helt opp mot vår tid fanges inn av begrepet «demokratisk kapitalisme». Det henspiller blant annet på at det politiske styringssystemet og den politiske praksis hos oss tidligere hadde en mer folkelig og demokratisk forankring enn i de fleste vest-europeiske land, og at næringslivet lenge var preget av små og lokalt forankrede bedrifter.⁸⁷ De lokale brannkassene, med deres titusensvis av medlemmer på andre halvdel av 1800-tallet, er ikke nevnt hverken i Sejersteds eller andre historikers diskusjoner av «demokratisk kapitalisme».⁸⁸ Brannkassene glemmes også ofte i litteraturen om «assosiasjonsånden»⁸⁹ og organisasjons- og sivilsamfunnets fremvekst fra 1830-tallet og i andre diskusjoner om hvordan vi mer grunnleggende skal forstå utviklingen av demokratiet og kapitalismen i Norge etter 1814. Brannkassene var utvilsomt basert på demokratiske styringsprinsipper – normalt én stemme per medlem – selv om administrasjon og ledelse var preget av lokale eliter. De var imidlertid primært økonomiske foretak der virksomhetsideen ikke var profitt eller kapitalavkastning som i investoreide foretak, men lavest mulig premier som medlemmene skulle dra fordel av i sin næringsvirksomhet.

Samme idé lå til grunn for skipsforsikringsforeningene som sprang ut av den langt mer markedsorienterte skipfartsnæringen. Enkelte av kaskoforeningenes organisasjonsentreprenører la – med rette – vekt på at foreningene i betydelig grad hadde fremmet «Udviklingen af den Associationsaand, som hos altfor lenge laa i Dvale».⁹⁰ Også skipskasko-



Inspeksjon av bark Vasco da Gama, sannsynligvis i 1887 da skipet ble skadet i en storm i Nord-Atlanteren og lå i Plymouth i 6 måneder til reparasjon. Samme skip hadde tidligere havarert og blitt reparert i 1879. Foto: Norsk Maritimt Museum / fotograf ukjent.

foreningene bygde på medlemmenes demokratiske styringsrett, selv om stemmeretten ikke sjelden var gradert. Ikke i noen forening synes selv de største rederne å ha hatt mer enn tre stemmer.⁹¹ Medlemmenes styringsrett manifesterte seg ikke minst i at de ikke sjelden motsatte seg vedtektsendringer som styre og administrasjon anså som nødvendige markedstilpasninger.⁹² Næringens internasjonale karakter bidro til at de fleste større skipskaskoforeninger relativt raskt forlot sin rent lokale markedsforankring til fordel for et regionalt, og det man etter hvert kan karakterisere som et nasjonalt, forsikringsmarked på dette området. Slike nasjonale markeder fantes det ingen andre av i finanssektoren på 1860- og 1870-tallet, og bare svært få innenfor vareproduksjon og varehandel. Skipsrederne etablerte sin nasjonale interesseorganisasjon, Norges

Rederforbund, i 1909. Med unntak av et par mislykkede regionale rederforeninger på 1870-tallet ble også de regionale rederforeningene etablert sent sammenlignet med en rekke andre større næringer og bransjer. Eksempelvis organiserte bøndene seg i Landmandsforbundet i 1896), og den løse paraplyorganisasjonen for industri og handel, Den norske Haandværks- og Industriforening, ble dannet allerede i 1871.⁹³ Skips-kaskoforeningene – og flere av de aksjonæreide sjøforsikrings-selskapene – kan og bør betraktes som skipsredernes første interesseorganisasjoner lokalt og regionalt.

Den statlige skipsfartspolitikken på 1800-tallet hadde en rekke elementer,⁹⁴ men lovregulering av sjøforsikring spilte en marginal rolle. Med unntak av loven av 1839 om fortrinnsretter for forsikringsforeninger ble dette området overlatt til det private initiativ selv om Riddervolds planer for sjøforsikringsforeninger på 1830-tallet nærmest forutsatte en ny moderne sjøforsikringslovgivning.⁹⁵ Sjøloven av 1860 tok ikke opp dette området. Assuransebestemmelsene i Kristian Vs Norske lov fra 1687 ble dermed stående helt til 1893.⁹⁶ I praksis ble mesteparten av den rettslige reguleringen på dette området overlatt til domstolene, advokatene og Norsk Sjøforsikringsplan, utviklet i regi av Norske Veritas. Det skyldtes ikke at bransjens fremste menn var ekskludert fra det lovforberedende arbeid. Hans J.C. Aall var eksempelvis medlem av sjølovkommisjonen av både 1850 og 1877.⁹⁷ En av tidens ledende næringspolitikere, A.M. Schweigaard, som kom fra en rederfamilie i Kragerø, var en ivrig talsmann for redernes interesser både i og utenfor Stortinget til sin død i 1870.⁹⁸

Denne liberalistiske politikken hadde fortsatt stor oppslutning da den første forsikringsloven, etter flere lange utsettelse, omsider ble vedtatt i 1911. Et av de viktigste politiske stridsspørsmål ved den anledning var om loven i prinsippet skulle omfatte sjøforsikring eller om sektoren skulle unntas i sin helhet. Selv om et slikt unntak ble avvist med knapt flertall,⁹⁹ var det langt på vei slik det ble. Loven inneholdt riktignok et eksplisitt forbud mot ren forsikringsmegling til/fra utlandet, men forbudet ble aldri håndhevet innenfor sjøforsikring. Skipsrederne skulle fortsatt stå fritt til å forsikre sine verdier i utlandet.¹⁰⁰ Forsikringsloven av 1911 var primært rettet mot livsforsikringsselskap. De større skipsforsikringsforeningene, som har vært tema for denne artikkelen, forble i praksis langt på vei unntatt fra lovens selskapsrettlige reguleringer og offentlige kontroll og tilsyn selv om de måtte innlevere sine regnskap til Forsikringsrådet.¹⁰¹

Litteratur:

- Andersen, Håkon With og John Peter Collett 1989: Anchor and balance. *Det norske Veritas 1864-1989*, Oslo: Cappelen.
- Bergander, Bengt 1967: *Försäkringsväsendet i Sverige 1814-1914*, København: Wesmanns Skandinaviske forsikringsfond.
- Borscheid, Peter 2010: «History of the Insurance Industry in Germany», *Encuentra International sobre la Historia del Seguro*, red. L. C. d. I. Cagigas, Madrid: Fundación Mapre Instituto de Ciencias del Seguro
- Brannforsikringskommisjonen av 1897 1901:
Udredning af Brandforsikringsvæsenets Udvikling i Norge med Oplysninger fra andre Lande og med særligt Hensyn til Revision af den almindelige Brandforsikrings-Indretnings Lovgivning og til specielle Spørgsmaal om foreslaaede Reformer. Udarbejdet af den ved kgl. Resolution af 20de Februar 1897 nedsatte Kommission, Kristiania.
- Brækhus, Sjur 1946: *Meglerens rettslige stilling*, Oslo: Tell Forlag.
- Collett, John Petter og Ernst Bjerke red. 2009: *Vekst gjennom kunnskap. Det Kongelige Selskap for Norges Vel 1809-1814 ved 200-årsjubileet*, Oslo: Det Kongelige Selskap for Norges Vel
- Drammens og Holmestrands Skibsassurance-Forening 1843: *Love for Drammens og Holmestrands Skibsassurance-Forening, opprettet den 14de Januar 1840, med endeel Forandringer vedtagne i en General-Forsamling den 17de Januar 1843*, Drammen.
- 1843a: *Fortegnelse over de til Drammens og Holmestrands Skibs-Assurance-Forenings henhørende Skibe, ved Enden af Aaret 1843*.
- Eitrheim, Øyvind, Jan T. Klovland og Jan F. Qvigstad red. 2007: *Historical Monetary Statistics for Norway - Part II, Norges Banks skriftserie nr.38*, Oslo.
- Espeli, Harald 1995a: *Private konkurransereguleringer innenfor forsikringsbransjen i Norge 1900-1985 og myndighetenes holdning til disse.*, *Det nye pengesamfunnet Rapport nr.70*, Oslo: Norges Forskningsråd.
- 2003: *Samvirkebeskatningen i Norge på 1900-tallet. En historisk analyse av den politiske debatten, regelverket og ligningspraksis med hovedvekt på landbrukssamvirke og forbrukerkooperasjonen*, *Forskningsrapport nr. 2 - 2003 Handelshøyskolen BI, Sandvika*: Handelshøyskolen BI.

- 2003a: «Organiseringens makt. Næringslivets hovedorganisasjoner, deres politiske strategier og innflytelse gjennom 1900-tallet med hovedvekt på industrien», *Kapitalistisk demokrati? Norsk næringsliv gjennom 100 år*, red. S. A. Christensen, H. Espeli, E. Larsen og K. Sogner, Oslo: Gyldendal.
- Espeli, Harald, Trond Bergh og Asle Rønning 2006: *Melkens pris - perspektiver på meierisamvirkets historie*, Oslo: Tun forlag.
- Feiring, Trond 1998: *Ringsakerboka. Tidskifte - ny teknologi : 1840-1900. Bygdebok for Brøttum - Ringsaker - Veldre Bind IV Ringsaker historielag*.
- Feldbæk, Ole, Anne Løkke og Steen Leth Jeppesen 2007: *Drømmen om tryghed. Tusin års dansk forsikring*, København: Gads Forlag.
- Festad, O.O. og D. Øftstås red. 1937: *Toten Vardal brandkasse 1837 - 1937*, Oslo.
- Finne-Grønn, S. H. 1926: *Norges prokuratorer, sakførere og advokater 1660-1905: Bind II De embedsmæssig utnævnte advokater 1814-1860. De embedsmæssig utnævnte prokuratorer 1814-1848*, Oslo: Den Norske Sakførerforening.
- Fuglum, Per 1961: «Livsforsikringsselskapet Idun 1861-1961», *Livsforsikring gjennom hundre år 1861-1961*, Oslo: Livsforsikringsselskapet Idun.
- Færden, K. 1967: *Forsikringsvesenets historie i Norge 1814-1914*, Oslo: Eget forlag.
- Hansmann, Henry 1985: «*The organization of insurance companies: mutual versus stock*», *Journal of Law, Economics, and Organization*, (1): 125-152.
- Hanssen, Einar 1912: *Lov om forsikringsselskaper av 29. juli 1911 Utgit med anmerkninger og henvisninger*, Kristiania: J.W. Cappelen.
- Hodne, Fritz 1981: *Norges økonomiske historie 1815-1970*, Oslo: Cappelen.
- Hodne, Fritz og Ola Honningdal Grytten 2000: *Norsk økonomi i det nittende århundre*, Bergen: Fagbokforl.
- Imsen, Steinar og Harald Winge 1999: *Norsk Historisk Leksikon Kultur og samfunn ca. 1500-ca.1800. 2 utgave*, Oslo: Cappelen.
- Imset, Geir 2009: *Christopher Hannevik Gull, krig og krakk*, Oslo: Pax.
- Jacobsen, Bjørn Barth 2008: «Nordlys - for egen kjøp 1858-2008», *Nordisk Forsikringstidsskrift*, (3): 230-240.
- Jensen, Andr. 1887: *Skibsassuransforeningen i Arendal 1837-1887. Et Mindeskrift i Anledning af Femtiaarsdagen for Foreningens Stiftelse 29de December 1887*, Kristiania: P.T. Mallings boghandels Forl.

- Johannessen, A.Vilh. og W.M. Schjelderup 1900: *Bergens Assuranceforening 1850-1900. Et mindeskript i anledning af foreningens femtiaars-jubilæum 13. februar 1900*, Bergen: Bergens Assuranceforening.
- Johnsen, Oscar Albert 1942: *Norges brannkasse 1767-1942 oprinnelse og utvikling. Første bind Den almindelige Brannforsikring for bygninger 1767-1846*, Oslo: Norges Brannkasse.
- 1956: *Norges Brannkasse 1767-1942 oprinnelse og utvikling Annet Bind. Tidsrummet 1847-1942*, Oslo: Norges brannkasse.
- Johnstad, Tom 1998: *Samarbeid og samvirke : utvikling og organisering av samvirke*, Oslo: Tano Aschehoug.
- 2000: «Gjensidig sjøforsikringsforeninge. Samarbeid og konkurranse», *Kooperativ Årsbok*: 165-194.
- Jørgensen, J.O.Bro 1935: *Forsikringsvesenets historie i Danmark indtil det 19. aarhundre*, København: Wesmanns Skandinaviske Forsikringsfond.
- Kingston, Christopher 2007: «Marine Insurance in Britain and America, 1720-1844: A Comparative Institutional Analysis», *Journal of Economic History*, 67 (2): 379-409.
- Kiær, A. N. 1877: *Bidrag til Belysningen af Skibsfartens økonomiske Forhold*, Kristiania.
- Klaveness, Wilhelm og K. Lorange 1929: «*Sjøforsikringens historie*», *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tider til vore dager II bind 1ste halvbind*, red. J. S. Worm-Myller, Oslo: Steenske Forlag.
- Kolsrud, Ole 2001: *Maktens korridorer. Regjeringskontorene 1814-1940*, Oslo: Universitetsforlaget.
- Kuuse, Jan og Kent Olsson 1997: *Sjöfart & sjöförsäkring under 125 år Sveriges ångfartygs assurans förening*, Göteborg: Sveriges ångfartygs assurans förening.
- Langeland, Nils Rune 2005: *Siste ord Høgsterett i norsk historie 1814-1905 I*, Oslo: Cappelen.
- Ligon, J. A. og P. D. Thistle 2005: «The formation of mutual insurers in markets with adverse selection», *Journal of Business*, 78 (2): 529-555.
- Lindstøl, Tallak 1914: *Stortinget og statsraadet 1814-1914 1ste bind Biografier*, Kristiania: Steen'ske Bogtrykkeri.
- 1915: *Stortinget og statsraadet 1814-1914 2det bind. De enkelte Storting og statsraader*, Kristiania: Steen'ske Bogtrykkeri.
- Lodgaard, Magnus 1949: *Melhus, Leinstrand og Flå brannforsikringsforening 1841-1941*: Melhus, Leinstrand og Flå brannforsikringsforening.

- Lorange, K. 1935: *Forsikringsvesenets historie i Norge inntil 1814*, Oslo: Wesmanns Skandinaviske Forsikringsfond/Grøndahl & Søn.
- 1938: *Skibsassuranceforeningen i Arendal 1837-1937 et overblikk over foreningens virke gjennom 100 år*, Oslo: Skibsassuranceforeningen i Arendal.
- 1944: *Akershus gjensidige brandassuranceforening 1844-1944 minneskrift*, Oslo: Grøndahl & Søn.
- Lund, Carl 1958: *A.M. Schweigaard som stortingspolitiker*, Oslo.
- Løchen, Rolf 1950: «Særregler i den gjendige skadeforsikring», *Norsk forsikringsjuridisk forenings publikasjoner nr.30*.
- 1959: *De gjensidige bygdebrannkasser. Deres stilling i norsk forsikring* Oslo: Norske Gjensidige Brannkassers Landsforbund.
- Mathisen, Ola Matti 1983: *Trygghet gjennom 100 år Øyer gjensidige brandkasse 1883-1983*, Øyer: Øyer gjensidige brandkasse.
- Maurseth, Per 1979: *Sentraladministrasjonens historie Bind 1 1814-1844*, Oslo: Universitetsforlaget.
- Mestad, Ola 2009: «Anton Martin Schweigaard - Den store skipsfartspolitiker», *Norsk Sjøfartsmuseum Årbok 2008*: 11-48.
- red. 2009: *Anton Martin Schweigaard. Professorpolitikeren*, Oslo: Akademisk Publiserings.
- Midthaug, Leif 1943: *Ringsaker brandkasse 1823-1943*, Lillehammer.
- Nordvik, Helge W. 1991: «Norwegian maritime historical research during the past twenty years: A critical survey», *Sjøfartshistorisk årbok*, 16: 241-279.
- Olafsen-Holm, Jørgen 1949: *Veøy brandtrygdslag (Veøy brandforsikrings-selskap gjennom hundre år) 1841 - 14. november - 1941. Tilegnet minnet til sokneprest Hans Henrik Emil Tybring og de øvrige stiftere av Veøy brandtrygdslag*, Molde: Veøy Brandtrygdslag.
- Palmer, Sarah 1984: «The Indemnity in the London marine insurance market, 1824-50», *The historian and the business of insurance*, red. O. M. Westall, Manchester: Manchester University Press.
- Pearson, Robin 1995: «The Development of Reinsurance Markets in Europe during the Nineteenth Century», *Journal of European Economic History*, 24: 557-571.
- Pearson, Robin og Mikael Lönnborg 2008: «Regulatory Regimes and Multinational Insurers before 1914», *Business History Review*, 82 (1): 59-86.
- Pettersen, Lauritz 1986: *Bergens Skibsassuranceforening*, Bergen: Bergens Skibsassuranceforening.

- Platou, Oscar 1887: *Om Livsforsikringskontraktens Natur. Bilag til Aktielovkommissionens Indstilling*, Kristiania.
- 1906: *Forelæsninger over Norsk selskabsret I*, Kristiania: T.O. Brøgger.
- Pohlmann, H.E., Henrik Ameln, Wilh. Piene og Joh. Wesmann 1922: *Den gjensidige dampassuranceforeningen «Skjold» Porsgrund stiftet 15. mai 1897*, Porsgrunn.
- Rendboe, John 1998: «De første danske aktieselskapslove af 1917 og 1930 - var de påvirket af interessegrupper?», *Ervervshistorisk Årbog*: 182-225.
- Sandmo, Agnar og Kåre P. Hagen red. 1992: *Offentlig politikk og private incitamenter*, Oslo: Tano.
- Sandvik, Pål Thonstad 2007: «En mer demokratisk kapitalisme? - økonomi og samfunnsutvikling i Trøndelag 1750-1920», *Historisk Tidsskrift*: 35-56.
- Schreiner, Johan og N. Solberg 1948: *Norske Liv 1844-1944*, Oslo: Norske Liv.
- Seip, Jens Arup 1971: *Ole Jacob Broch og hans samtid*, Oslo: Gyldendal.
- Sejersted, Francis 1993: *Demokratisk kapitalisme*, Oslo: Universitetsforlaget.
- Skibsassuranceforeningen i Christiania 1872: *Love for Skibsassuranceforeningen i Christiania : vedtagne i Generalforsamling den 28. Februar 1872*, Christiania: Foreningen.
- Skibsassuranceforeningen i Stavanger 1867: *Love for Skibsassuranceforeningen i Stavanger*, Stavanger.
- Smith, B. D. og M. Stutzer 1995: «A Theory of Mutual Formation and Moral Hazard with Evidence from the History of the Insurance Industry», *Review of Financial Studies*, 8 (2): 545-577.
- Spooner, Frank C. 1983: *Risks at Sea. Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge: Cambridge University Press.
- SSB 1979: *Historisk Statistikk 1978*, Oslo: Statistisk Sentralbyrå.
- Steen, Sverre 1948: «De frivillige sammenslutninger og det norske demokrati», *Historisk tidsskrift*, 34: 581-600.
- Sørensen, Øystein 1988: *Anton Martin Schweigaards politiske tenkning*, Oslo: Universitetsforlaget.
- Thomsen, Alfr. og Chr. Thorsen 1963: *Forsikringsvæsenets historie i Danmark i det 19. århundrede*, København: Wesmannns Skandinaviske forsikringsfond.

- Tønnesen, Jahan Nicolay 1951: «Fra klipperen til motorskipet», *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tider til vore dage II 3de del*, red. J. S. Worm-Myller, Oslo: Cappelen.
- Uvøyen, Ola 1994: *150 år for gjensidig trygghet. Orkla brannkasse 1944-1994*, Orkdal: Orkla brannkasse.
- Vestfoldske Skibsassuranceforening 1875: *Love for den Vestfoldske Skibsassuranceforening : vedtagne i Generalforsamlingen den 15. Febr. 1873*, Kra.
- Worm-Myller, Jacob S. 1950: «Fra klipperen til motorskipet», *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tider til vore dage II 2den del*, red. J. S. Worm-Myller, Oslo: Cappelen.
- Worm-Müller, Jacob S. 1935: «Fra klipperen til motorskipet. Verdenskrigen», *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tider til vore dage II 1ste halvbind*, red. J. S. Worm-Müller, Oslo: Steenske Forlag.
- Ødegard, J. 1926: *Den norske Brand-Tarifforening : 1876-1926 Et mindeskrift*, Oslo: Den norske Brand-Tarifforening.
- Ødegaard, John 1935: *Brandvernet i Norge Bidrag til dets historie*, Oslo: Norges Brandkasse.
- Øverland, Ole Andreas 1909: *Det Kgl. Selskap for Norges Vels historie gjennom hundre aar 1809-1909. I. Vicestattholder prins Fredrik av Hessens præsidium 1809-1813*, Kristiania: Grøndahl.
- Aalholm, O.A. og Thor Bryn 1960: *Arendals forsikringsselskab A/S 1860-1960 Med bakgrunn Av Aust-Agders seilskibssaga*, Oslo: Arendals forsikringsselskab A/S.
- Aall, Jacob 1836: *Betragtninger over Næringsveienes indbyrdes Forhold i Fedrelandet og over Landets indvortes Anliggender, især med Hensyn til dets Forfatning, Nutid og Fortid*, Christiania
- Aall, Jacob og Christian C. A. Lange 1859: *Erindringer som Bidrag til Norges Historie fra 1800 til 1815. 2. Udg. i eet Bind*, Christiania: Cappelen.

Noter

- 1 Forfatteren takker for innspillene fra de to fagfellevurderingene, kommentarene til min presentasjon på seminaret 29. april 2011 i Maritimhistorisk fagforum ved Norsk Maritimt Museum, samt råd og tips fra Michael Lönnborg.
- 2 Lorange 1935: 112-133.
- 3 Se Platou 1887: 62 ff. for en tidlig rettslig diskusjon av hva et gjensidig forsikringselskap var i norsk sammenheng og hvordan det skilte seg fra andre selskapsformer.
- 4 Færden 1967: 162.
- 5 Jeg bygger her på en rekke kilder som Færden 1967, Amtmannsberetningene og en upublisert oversikt utarbeidet av Heinrich Greve. Dette er et langt høyere antall enn det som omtales i Pohlmann et al. 1922: 24 ff.
- 6 Espeli 1995a 8-9 med henvisninger.
- 7 Øverland 1909: 133-134; Færden 1967: 362-363.
- 8 Festad og Øftstås 1937: 17-24; Midthaug 1943: 15.
- 9 Enkelte mer teoretisk orienterte ansatser finnes i Johnstad 2000. Se også Johnstad 1998: 91 ff. Moderne livsforsikring i Norge knyttes gjerne til etableringen av Gjensidige livsforsikring i 1847. På dette området har flere av landets ledende historikere levert viktige bidrag, jf. bla. Seip 1971: 153-162; Fuglum 1961; Schreiner og Solberg 1948.
- 10 Så sant man ikke utfordret Norges Brannkasses brannforsikringsmonopol på bygninger i byene, som først ble opphevet i 1845.
- 11 For eksempel Kingston 2007; Palmer 1984; Borscheid 2010 og en rekke andre bidrag i sistnevnte bok.
- 12 Mathisen 1983: 11-12; Amtmannsberetningen for Kristians Amt 1851-55: 21; 1856-60: 16.
- 13 Herunder standardfremstillingene Hodne 1981; Hodne og Grytten 2000. Det har trolig sammenheng med at større forsikringshistoriske arbeider, som Færden 1967, ikke synes konsultert av de nevnte forfatterne. Temaet berøres heller ikke i studiene av den fremste skipsfartspolitikeren på 1800-tallet, Schweigaard, jf. Mestad 2009, se dog note 19 og Sørensen 1988: særlig 87 ff.
- 14 Det gjelder i all fall i bygder med relativt store brannkasser langt tilbake i tid, jf. Feiring 1998. Den mest relevante byhistoriske litteraturen er ikke undersøkt.
- 15 Lorange 1935; Johnsen 1942; Johnsen 1956; Færden 1967. Det er også naturlig å nevne Brann forsikringskommisjonen av 1897 1901 og Klaveness og Lorange 1929.
- 16 Worm-Müller 1935: 313-315, sitat 314.
- 17 Færden 1967: særlig 159-164.
- 18 Jf. publikasjonsliste fra Bergen sjøfartsmuseum 1925-1910, http://www.bsjuib.no/sjofarthistorie/Forfatterliste_oppdater_nov_2010.htm. og Nordvik 1991.
- 19 Færden 1967: 44-45 som her viser til A.N. Kiærs beregninger, trolig i Kiær 1877, som jeg ikke har konsultert.
- 20 Jf. Imset 2009: 20 og 24.
- 21 SSB 1979: 106-107.
- 22 Studiene gjøres i forbindelse med arbeidet med Gjensidiges historie som vil bli publisert i 2016.
- 23 Færden 1967: 264 ff.
- 24 Jørgensen 1935; Lorange 1935: 11-112, særlig 110-112; Brækhus 1946: 230-31. Om Amsterdam, se Spooner 1983 der kaskoforsikring bare synes omtalt s.118, forsikring av varer og skip til og fra Norge er omtalt en rekke steder, men uten angivelse av om det er norske aktører eller aktører fra andre land involvert.
- 25 Bergander 1967: 176-231 og Kuuse og Olsson 1997: 46-51.

- 26 I Feldbæk, Løkke, og Jeppesen 2007: 141 omtales en gjensidig forsikringsforening mot sjøskader for 35 fartøyer Marstal etablert i 1825. Den ble tolerert av myndighetene mens en lignende forening etablert i Svendborg i 1842 ble forbudt. Disse er ikke omtalt i Thomsen og Thorsen 1963: 171-197.
- 27 Feks.Løchen 1959: 14.
- 28 Det følgende bygger i hovedsak på Færden 1967: 361-362.
- 29 Insen og Winge 1999. 113-114, 351.
- 30 Johnsen 1942: 23-25; Lorange 1935: 192.
- 31 Færden 1967: 8-9, 18-20; Klaveness og Lorange 1929: 78.
- 32 Klaveness og Lorange 1929: 68-69; Jensen 1887: 13-17.
- 33 Aall og Lange 1859: 231-232 (sitat); Collett og Bjerke 2009:148-149. Jensen 1887: 36 hevder at Jacob Aall stod i «nær Slektskabs- og Venskabsforbindelse» med «de ledende Mænd» i etableringen av foreningene i både Langesundsfjorden og Arendal.
- 34 Aall 1836: 246 ff.
- 35 Lindstøl 1914: 2-3; Johannessen og Schjelderup 1900: 18; Klaveness og Lorange 1929: 75 ff; Johnsen 1942: 14 ff. ; Jensen 1887: 47. En dispassør hadde monopol på å utforme dispassjer, en «beregning som angir hvilke utgifter (tap) i forbindelse med et skips havari som skal erstattes i felleshavari, hvilke verdier (skip, frakt og last) som skal bidra til dekning av disse utgifter, og hvorledes utgiftene skal fordeles over de bidragende verdier», www.sln.no/dispassje. Se Henrik Amelns bidrag i Pohlmann et al. 1922 for en kort oversikt over «Dispachørvesenet».
- 36 Hans E. Møller i Morgenbladet 27.9.1847.
- 37 Færden 1967: 6-10, sitat 8 og 9. Færden gir ikke detaljerte kildehenvisninger til sine sitater.
- 38 Færden 1967: 161 som med sin form for modernisert ortografi siterer fra Den Constitutionelle 26.4.1837.
- 39 OT 12.7.1839: 630-631. Sitatet er ikke sjelden tillagt Anton Martin Schweigaard, jf. Færden 1967: 5; Pettersen 1986: 14; Jacobsen 2008: 230, men han ble først innvalgt på Stortinget i 1842. Sitatet er fra en innstilling fra Næringskomite nr.1 der Gustav P. Blom, amtmann i Buskerud, stortingsrepresentant 1830-1842 og 1848 og en mye brukt mann i kongelige kommisjoner, var formann, Lindstøl 1914: 104-105. Schweigaard kan likevel ha vært en viktig premissleverandør for næringskomitéen før han ble stortingsrepresentant – allerede i 1840 ble han til de grader oppfattet som skipsfartens mann i den offentlige debatten at han fikk et skip oppkalt etter seg – barken «Lector Schweigaard» av Grimstad, jf. Mestad 2009: 16.
- 40 Sandmo og Hagen 1992: 44 ff.; Ligon og Thistle 2005; Smith og Stutzer 1995; Hansmann 1985: særlig 145 ff.
- 41 Johnsen 1956: 369 ff.; Norsk Forsikrings Årbok 1914: 67-68; Løchen 1950.
- 42 Færden 1967: 9-10.
- 43 Færden 1967: 11; Jensen 1887.
- 44 Klaveness og Lorange 1929: 79.
- 45 Klaveness og Lorange 1929: sitat 82; Jensen 1887: 35 ff.
- 46 Johannessen og Schjelderup 1900: 20; Klaveness og Lorange 1929:81-84.
- 47 Drammens og Holmestrands Skibsassurance-Forening 1843: 19.
- 48 For eksempel Drammens og Holmestrands Skibsassurance-Forening 1843: 11 ff.; Skibsassuranceforeningen i Christiania 1872: 8-9.
- 49 Uvøyen 1994: 37.
- 50 Johnsen 1942; Johnsen 1956; Kolsrud 2001: 334-335, 358-359.
- 51 Pearson og Lönnborg 2008: bla. 64.
- 52 Lorange 1935: 266-268; Færden 1967: 273-280; Departementstidende 1829: 702 ff, 1830: 565-567. Det ble tegnet aksjer for 40 prosent av minimumskapitalen på 50000 spesidaler. Et påfallende trekk ved aksjetegningen var at ingen fra Bergen tegnet seg, noe som kan indikere at de hadde bedre alternativer.
- 53 Færden 1967:1 og 6.

- 54 Odelstingstidende (OT) 1836: 13(sitat), 257-258; Stortingets Efterretninger (SE) 1836: 229, 232; Lindstøl 1914:117, 649-650, 762.
- 55 OT 20.2.1839: 597-624, sitat 618.
- 56 Hansen la frem forslaget en uke etter regjeringens forslag, jf. OT 1836: 597, 625. Om Hansen se Færden 1967: 379; Lindstøl 1914: 341-342; Lindstøl 1915: 197; Finne-Grønn 1926: 193-194.
- 57 OT 12.7.1839: 624-645, sitat 630, 632, 636. Se også SE 1839: 673-675.
- 58 Den komplette loven er gjengitt i Johnsen 1942: 421-422.
- 59 Hanssen 1912: 16.
- 60 Se Langeland 2005: 459-504 om Høyesteretts rolle i avklaringen av det begrensede selskapsrettslige ansvar.
- 61 Færden 1967: 379-380 med henvisning til Finansdepartementets arkiv, journalsak 484/1840.
- 62 Lodgaard 1949: 42.
- 63 Færden 1967: 380-381 og 548 ff. samt Maurseth 1979: 199 om Tilsynskomiteens etablering.
- 64 Lodgaard 1949: 43; Færden 1967: 381-382; Olafsen-Holm 1949; Lorange 1944: 3-4.
- 65 Færden 1967: 381-382 med henvisning til Finansdepartementets journalsak 1842/1379. Forklaringen lå ikke i et skifte av finansminister som var Jørgen Herman Vogt i hele perioden 1836-1849. Forholdet mellom Schweigaards virke som stortingsrepresentant og hans rolle som medlem av Tilsynskomiteen er ikke berørt av hans biografer, Lund 1958; Sørensen 1988.
- 66 Færden 1967: 382-383.
- 67 Lorange 1944: 89 ff.
- 68 Færden 1967: 134-136, 555-556.
- 69 St.forth. 1862-1863, 8: Dok.nr.24, 10: Indst.O.no.24, 11: 105.
- 70 Amtmannsberetningen for Kristians Amt 1841-45: 58-59.
- 71 I sin amtmannsberetning 1881-1885: 23, se ellers hans beretninger 1871-75 og 1876-1880; Lindstøl 1914: 607-608.
- 72 Rendboe 1998; Langeland 2005: 459 ff.; Espeli 2003: 233 med henvisninger.
- 73 Platou 1906: 239 ff. Se også Norsk Forsikrings Årbok 1914: 69.
- 74 Vedtektene til Drammens og Holmestrand's Skibsassurance-Forening av 1843 inkluderte 10-prosent regelen, men den kom på toppen av ordinære premier i sommerhalvåret (16.3.-15.10) på maksimalt 3 prosent. Ved helårsdrift økte premien ytterligere maksimalt 9 prosent, det vil si at det solidariske ansvaret kunne utgjøre 22 prosent av forsikringsverdien(!), jf. Drammens og Holmestrand's Skibsassurance-Forening 1843a. Se ellers Skibsassuranceforeningen i Christiania 1872: 20.
- 75 Fremstillingen om kaskoforeningene bygger særlig på Færden 1967: 29-35, 105-109, 128-133; Klaveness og Lorange 1929: 79-80; Jensen 1887: 21-24, 65 ff. + vedleggstabell; Johannessen og Schjelderup 1900: særlig 28,33, 36 ff.; Worm-Myller 1950: 350. Om lovforslaget i 1859-60, se også St.forth. samme år Indst.O. no. 27, bind 9: 98 og 117. Om sparebankenes innskuddskapital, Eitrheim, Klovland, og Qvigstad 2007, ch. 2.
- 76 Ødegard 1926: 94 ff.
- 77 En foreløpig oppsummering av debatten ved århundreskifte finnes i Brannforsikringskommisjonen av 1897 1901: 239 ff.
- 78 Klaveness og Lorange 1929: 87-90; Pettersen 1986: 16-18; Lorange 1938: bl.a. 120-121; Aalholm og Bryn 1960: 121-122.
- 79 Jensen 1887: 21.
- 80 Ødegaard 1935: særlig 70-77.
- 81 Johannessen og Schjelderup 1900: 18 ff.; Færden 1967:114-118, 137 ff.; Klaveness og Lorange 1929: 90 ff. Reassuranse innenfor sjøforsikring på 1800-tallet synes å være et lite studert fenomen i den anglo-amerikanske forsikringslitteraturen, jf. Pearson 1995.
- 82 Færden 1967:136 ff.; Andersen og Collett 1989
- 83 Færden 1967:152-154.

- 84 Pohlmann et al. 1922: 82-83.
85 Færden 1967: 393 med henvisning.
86 Espeli, Bergh, og Rønning 2006: 20 ff.
87 Sejersted 1993
88 Jf. særlig Sandvik 2007.
89 Begrepet knyttes ofte til Steen 1948.
90 Hans E. Møller i Morgenbladet 27.9.1847.
91 Bygger på gjennomgang av vedtektene i Drammens og Holmestrands Skibsassurance-Forening 1843; Skibsassuranceforeningen i Christiania 1872; Skibsassuranceforeningen i Stavanger 1867; Vestfoldske Skibsassuranceforening 1875; Love for Nedenæs Skibsassuranceforening i Tvedestrand, Arendal 1876; Love for Tromsø Skibsforsikringsforening, Tromsø 1861.
I forhold til stemmerettsreglene kan det nevnes at gradert stemmerett, med maksimalt tre stemmer uansett hvor mange aksjer man eide, heller ikke var uvanlig i aksjeselskap på 1800-talle, jf. Love for Senjens Baadforsikringselskab, Tromsø 1866. De fem siste vedtektene er fra Nasjonalbibliotekets småskriftsamling 368.
92 Jf. Færden 1967: 48 ff.
93 Tønnesen 1951: 222, Espeli 2003a: 191 ff.
94 Jf. Mestad 2009.
95 Færden 1967: 10.
96 Klaveness og Lorange 1929: 106.
97 Lindstøl 1914: 2-3.
98 Jf. Sørensen 1988; Mestad 2009.
99 Under Lagtingets første behandling av loven var det flertall for at sjøforsikring skulle unntas i sin helhet fra loven, LT 1911: 62-67.
100 Espeli 1995a: 5-6 med henvisninger.
101 Hanssen 1912, NOS VI.41 m.fl.