

## MELLOM VRAK OG STRAND

### Vrakberging og liminalitet ved Hitra og Frøya på 1700- og 1800-tallet

Stranden ligger i skjæringslinjen mellom hav og land, det trygge og det utrygge, og mellom de livgivende og dødelige naturkreftene. På stranden møtes, krysses og beveger disse grensene seg. Det er et sted hvor det uforutsigbare og flyktige nærmest blir en regelmessighet. Denne uforutsigbarheten satte betingelsene for livet ved kysten av Norge og avgjorde hvilke ressurser som ble tilgjengelige. I dette grenseoverskridende landskapet utførte kystboerne sine daglige aktiviteter. Her fanget de fisken som stimet inn i fjorden, jaktet selen som svømte langs øyene og sanket rekved som drev inn fra havet. Nå og da kom også vrak av større skip drivende inn til øyene og utløste en hektisk, men midlertidig, bergingsvirksomhet, med nettopp stranden som utgangspunkt. For kystboerne på øyene Hitra og Frøya, like utenfor Trondheimsfjorden i Norge, skjedde dette minst 40 ganger i løpet av perioden 1716-1832.

I maleriet *Skibbrudd ved den norske kyst* av J.C. Dahl ses restene av et skipsvrak ute i brenningene. Det gir en uhyggelig påminnelse om den mektige naturens ødeleggende kraft. Inne på land er det derimot full aktivitet. Tønner, kister og master berges i land, og over flyr måsene, slik de også ville ha gjort over en fullastet fiskeskøyte på vei inn mot land med sin fangst.



**Fig. 1.** J.C. Dahl: Skibbrudd ved den norske kyst (1832). Olje på lerret (71,2 x 111,3). Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design. Oslo.

Skip og last har blitt ødelagt, og muligheten anes for at også liv har gått tapt, men aktiviteten inne på stranden viser at livet har gått videre. Skip har blitt til vrak – liv har blitt til død – men samtidig har det skapt grunnlag for liv igjen. Det er en lysning i det mørke skydekket, og stranden lyser opp som en livlig scene av aktivitet. Dette er den norske stranden, hvor berg og klipper stadig må stå imot de evige slagene fra havet.

I landskapsmalerier fra 1800-tallet var strand og skipsforlis viktige motiver for å framheve møtet mellom menneske og natur. Naturkreftene sto over kystboerne som en allmakt, men disse menneskene hadde lært å leve med det mektige havet som nærmeste nabo. Skipsforlis som en hendelse – en ulykke og tragedie – ble snart til et sted på stranden. Et slikt sted kan beskrives som det antropologen Tim Ingold har betegnet som et *taskscape*, fordi det handler om menneskenes måte å tilegne seg landskapet på, basert på hvordan de så potensialet i det og utførte visse aktiviteter der (Johansson 54). Det nye stedet på stranden ble i denne



**Fig. 2.** Kart over Hitra og Frøya med Froan, som strekker seg fra Gjøsingen og nordover til Halten. © Kartverket, kartverket.no.

sammenheng en scene for bergingsvirksomhet, lønnet arbeid, ressurs-sanking, severdigheter, fortellinger og myter. Forlis var noe utenom den daglige aktiviteten, men likevel en del av kystboernes hverdag og kultur. Vrakbergning gir derfor et godt utgangspunkt for å se på strandens plass i kystsamfunnets hverdagsliv.

Strandens betydning for mennesket, og som et flyktig grenselandskap, har blitt studert i flere sammenhenger. I slike studier har enkelte valgt å ta i bruk begrepet *liminalitet*, som stammer fra det latinske ordet *limen* og betyr terskel. Det er altså noe som befinner seg på grensen mellom ulike steder, tilstander eller prosesser, som har gått fra å være noe, men ennå ikke har fullført overgangen til noe annet ("liminal"). Begrepet ble først brukt av etnografen Arnold van Gennep og sosialantropologen Victor W. Turner til å beskrive overgangsritualer. Siden den gang har begrepet blitt brukt av blant annet sosiologen Rob Shields, til å analysere stranden som en liminal sone mellom hav og land, mellom det daglige og det ikke-daglige.

Sosialpsykologen Paul Stenner har også brukt begrepet til å definere skipbrudd som en spontan liminal erfaring. Liminalitetsbegrepet kan derfor gi en interessant innfallsvinkel til å utforske stranden og de aktivitetene som ble utført der, slik som vrakberging.

Bergingsvirksomheten som fulgte overgangen fra skip til vrak, bar sterkt preg av kystbefolkningens eksisterende næringer og aktiviteter. Samtidig var det preget av å være en ekstraordinær situasjon, som krevde kreative løsninger, tilpasset hvert enkelt tilfelle. Vrakberging ble derfor en aktivitet som framhevet strandens liminale karakter. Med utgangspunkt i tilfeller av forlis ved øyene Hitra og Frøya på 1700- og begynnelsen av 1800-tallet vil jeg vise hvordan vrakberging kan tydeliggjøre strandens plass i kystboernes hverdagsliv.

#### LIMINALITET

Begrepet liminalitet ble opprinnelig brukt til å beskrive overgangsriter, knyttet til blant annet fødsel, bryllup og død. Det er snakk om en overgang fra én tilstand til en annen og gjerne i forbindelse med skifte av sosial status (van Gennep 11). Arnold van Gennep delte denne overgangen inn i et mønster av preliminale, liminale og postliminale riter, nærmere bestemt en tredeling av faser med adskillelse, terskelfase og integrasjon. Det er altså snakk om en adskillelse fra det som eksisterte før, for eksempel visse kulturelle betingelser, normer og regler, og integrering i noe nytt (26). I fasen mellom adskillelse og integrasjon kommer den såkalte terskelfasen – den liminale fasen – som utgjør en midlertidig overgangstilstand utenfor eller på siden av den vanlige tilværelsen (12).

Victor W. Turner grep fatt i og utviklet van Genneps liminale fase, som han så som den viktigste fasen i overgangsritualene. Det var i liminalfasen at selve forandringen foregikk, idet man gikk fra å ikke være klassifisert som tidligere, men ennå ikke hadde blitt klassifisert på nytt. En slik videreutvikling førte til at begrepet lot seg anvende på fenomener også utenfor og forbi dets opprinnelige område (van Gennep 16-17).

Det er nettopp denne åpne og vide betydningen av liminalbegrepet som gjør termen analytisk interessant i forbindelse med vrakberging på

stranden, da et skipbrudd handler om noe som midlertidig kan sette til side samfunnets etablerte konvensjoner og rutiner. Et skipbrudd medførte både et sammenbrudd i skipets opprinnelige funksjon i handelsnettverket og et midlertidig brudd med kystsamfunnets daglige liv.

Van Gennep betraktet liminalfasen som en periode med kreativt kaos, hvor nye løsninger erstattet konvensjonelle metoder som ikke lenger strakk til (van Gennep 17). Håndtering av uforutsigbare forlis ved kysten av Hitra og Frøya krevde slike alternative løsninger. Samtidig ble vrakberging innlemmet i en form for regelmessig og organisert virksomhet, dels gjennom lovbestemmelser og dels gjennom erfaringsbasert kunnskap.

Ved å beskrive stranden som en liminal sone kan den vurderes som en terskel mellom flyktige grenser og som en arena hvor mennesker kan handle annerledes. Skipsforlis kunne fungere som en utløsende faktor for en slik annerledeshet. Berging av vrak ble en forlengelse av den eksisterende kystkulturen og næringsveiene, men var i en overgangsfase ikke i like stor grad begrenset av samme betingelser som andre aktiviteter. Liminalitetsbegrepet er med på å framheve den ekstraordinære situasjonen som et forlis utløste, men gir samtidig indikasjon på at det både hang sammen med kystboernes daglige liv og medførte endringer i deres tilværelse. Vrakberging som en aktivitet på stranden gir derfor tydelig uttrykk for overgangsfaser og grenseforskyvninger.

Etter Turner har liminalitetsbegrepet blitt brukt om en rekke ulike kulturelle og sosiale forhold. Både stranden og skipsforlis har av flere blitt definert og etablert som noe liminalt. Rob Shields har påpekt hvordan stranden kan utgjøre et geografisk og sosialt liminalt sted (3). Stranden som en liminal sone faller utenfor grensene av de mer kontrollerte og siviliserte stedene i samfunnet. Selv privat eiendom blir vanskelig, om ikke umulig, å opprettholde her, ettersom blant annet tidevannet og erosjon gjør stranden til en skiftende mellomsoner med flyktige grenser. Stranden blir et marginalt sted utenfor de ordinære rammene av menneskekontrollerte områder (84). Shields mener derfor at stranden som en liminal sone er med på å naturligjøre aktiviteter som avviker fra det daglige, ved en transgressiv, overskridende oppførsel, som krysser ulike terskler i både landskap og handling (60).



**Fig. 3.** J.C. Dahl: *Utsnitt fra Skibbrudd ved den norske kyst*.

#### FRA SKIP TIL VRAK – SPONTANE OG KONSTRUERTE LIMINALE ERFARINGER

I maleriet av J.C. Dahl ser vi mennesker som berger vrakgods, og en havarerte mann med den trofaste skipshunden ved sin side. For den skipbrudne mannen representerte forliset et brudd med verden og en form for transformasjon han ikke hadde pådratt seg selv. Det er derfor Paul Stenner bruker skipbrudd som eksempel på det han kaller "a spontaneous liminal experience" (9). Den spontane liminale erfaringen er noe som har skjedd med oss, som potensielt ødelegger livene våre og medfører endringer vi ikke hadde forventet. Dette står i motsetning til det han omtaler som en konstruert liminal erfaring – "devised liminal experience" – som er noe som er satt i scene med hensikt, i en situasjon utenom det daglige, praktiske liv (7).

I utgangspunktet var de norske kystboerne pålagt å involvere seg i vrakberging etter forlis, og det dansk-norske lovverket inneholdt strenge regler for håndtering av vrak. Likevel var det til en viss grad opp til hver enkelt hvordan de tolket og utførte dette arbeidet. Dette gjaldt spesielt i perioden før kongens embetsmenn ankom forlisstedet, da kystboerne var

alene med vraket. Vrakberging som en aktivitet kunne medføre et slags midlertidig brudd med verden, ettersom andre næringer og oppgaver måtte vike. For enkelte kunne det hele ende i en selvvalgt transformasjon, hvor de krysset terskler eller tøyde lovens grenser.

Bestemmelser om håndtering av forlis og vrakgods var nedfelt i Christian Vs norske lov av 1687 og Fredrik IVs forordning av 1705. Dette var lover som gjaldt for både Danmark og Norge i unionstiden, og som fortsatte å være gjeldende i Norge fram til den norske sjøfartsloven av 1860. Hvert år skulle disse lovbestemmelsene leses opp på høsttinget og ved mikkelsmesse 29. september, hvilket betyr at kystboerne må ha hatt god kjennskap til dem. Gjennom lovgivningen ble befolkningen langs kysten av Norge pålagt ansvaret for å umiddelbart iverksette berging ved synet av vrak. Institusjoner som bergings- og redningsselskaper ble først etablert utover andre halvdel av 1800-tallet. Før dette var de skipbrudne avhengig av lokalbefolkningen på forlisstedet til å utføre både redningsaksjoner og berging av vrak og last. Når kystbefolkningen beveget seg ved og langs stranden, var det derfor med en viss beredskap i tankene. Stranden utgjorde et sted med potensial for et på samme tid både hektisk og farlig, men også innbringende arbeid.

Vrakberging som aktivitet ble utløst av en overgang fra skip til vrak. I de fleste tilfeller av forlis ved Hitra og Frøya ble skipene totalvraket eller totalforlist, altså skadet til den grad at de ikke lenger kunne repareres og brukes som skip igjen. I slike tilfeller kunne det ofte ta tid før mannskapets skjebne ble kjent: var de omkommet eller gått i livbåten? Det kunne også ta noen dager eller uker innen fogd eller lensmann kom fram til forlisstedet, både på grunn av store avstander og tøffe værforhold. Fogden var kongens embetsmann i distriktet, og det var han som hadde ansvaret for å gjennomføre den offisielle bergingsforretningen, hvor bergingsarbeidet i større grad ble satt i system. I perioden før fogden ankom, var kystboerne ofte overlatt til seg selv, i det som var den første og mest hektiske fasen av arbeidet.

Tidsrommet da skipet ble transformert til vrak, og kystboerne ennå var overlatt til seg selv, utgjør den tydeligste liminale fasen, hvor usikkerheten ennå rådet og grenser ble forskjøvet. Det er i dette tidsrommet vi finner forsøk på plyndring av vrak ved Hitra og Frøya. Kystboerne sto plutselig overfor flere valg, og disse valgene ble tatt nede ved den grense-

overskridende stranden, på terskelen til kystsamfunnets sosiale og kulturelle betingelser.

Marinarkeologen Brad Duncan har i sine studier av vrakberging ved Queenscliff i Australia på 1800-tallet påpekt hvordan altruisme og opportuniste eksisterte sammen i en flytende overgang. Kystboerne utviste først nestekjærlighet ved å sørge for å redde de skipbrudne i land, for deretter å dra tilbake og hevde sin rett på vraket, som i enkelte tilfeller ble gjort ved bruk av ulovlige midler (233). På Hitra og Frøya ser opportunisten ut til å i større grad gjøre seg gjeldende i tidsrommet rett etter oppdagelsen av vraket og før mannskapets skjebne ble kjent. I denne ofte forvirrende fasen benyttet enkelte anledningen til å skjule vrakgods for myndighetene. Dette kan enten sees i sammenheng med andre typer tyveri, eller som et eksempel på hvordan kystboerne tøyde grensene for hva de selv anså som akseptabelt, og derfor gjennomgikk en slags frivillig transformasjon.

I 1809 forliste handelsskipet "Die Frau Magdalena" av Bremen utenfor fiskeværet Mausund, nord for Frøya. Mannskapet hadde kommet seg i livbåten og gikk i land på en øy i nærheten. Da mausundværingene oppdaget at vraket var uten mennesker om bord, gikk de ut ifra at hele mannskapet hadde omkommet i stormen. Kystboerne benyttet anledningen til å lure unna diverse materiale og forbruksvarer før fogden ankom, men ble overrasket av skipsmannskapet som dukket opp på forlisstedet dagen etter. I rettssaken mot mausundværingene ble det bestemt at de skulle straffes etter forordningen av 1705, § 11, som omhandler dem som fjerner eller skjuler noe av skip og gods hvor "ingen levende folk er hos". Myndighetene valgte altså straff med hjemmel i en paragraf som omhandlet vrak "uten levende folk", og ikke § 9 og § 10, som handlet om å stjele fra skipbrudne mennesker. Selv om mannskapet fra "Die Frau Magdalena" overlevde, var det nærheten til vraket og forlisstedet som avgjorde situasjonen (Statsarkivet i Trondheim, *Domsakt over mausundværing*).

I dette tilfellet ble det vektlagt at mausundværingene bare stjal fra vraket i en periode hvor de trodde mannskapet var omkommet, og mannskapets overlevelse ennå ikke var bekreftet (Statsarkivet i Trondheim, *Domsakt over mausundværing*). Usikkerheten som kunne oppstå i dette tidsrommet kom altså de tiltalte til gode. Myndighetene ser ut til å ha tatt hensyn til



at hendelsen fant sted i et tidsrom og en situasjon hvor kystboerne midlertidig stod utenfor samfunnets etablerte betingelser. Straffen for å stjele fra skipbrudne mennesker ville vært mye strengere. Det var skapt et slags slingringsmann i lovverket som tilrettela for det vi her kan betegne som en type liminalitet, hvor vrakberging alltid ville havne på siden av normale betingelser. I samme periode hvor den usikre overgangen fra skip til vrak foregikk, ble det skapt rom for en aktivitet som befant seg på terskelen mellom det daglige og ikke-daglige, lovlige og ulovlige.

Etter domfellelsen måtte mausundværingene sone tid ved tukthuset i Trondheim, men vi finner flere tilfeller hvor folk ble beskyldt for å gjemme unna vrakgods som ikke utløste lignende rettssaker og dom. I 1813 ble oppsitteren på Gåsøya, sør for Mausund, tatt på fersk gjerning for å ha lurt unna vrakgods fra handelsskipet "De Trende Brødre". Årsaken til at oppsitteren ikke hadde innrømmet å ha hatt gjenstander fra vraket i sin besittelse, var at "Hans forbavelse gjorde at han icke kom sig dertil, han tænkte dog rigtig derpaa", som fogden skrev i bergingsjournalen (Statsarkivet i Trondheim, *Bergingsforretning etter "De trende Brødre"*). Ved dette tilfellet var det godt nok å levere tilbake det stjålne ved oppfordring. Fredrik IVs forordning, som skulle skjerpe bestemmelsene fra Christians Vs lov, la opp til at forsøk på plyndring ikke nødvendigvis ville lede til straff, så lenge de det "strax aabenbarer", eller det kommer fram innen "tu eller tre Aar" ("Fredrik IVs forordning"). Stranden ble på denne måten et sted for å tøye grenser, et sted for transgressiv oppførsel, og et skipbrudd ble selve katalysatoren. Oppsitteren på Gåsøya kunne tillate seg å ta steget utenfor rammen av de normene han vanligvis fungerte innenfor, nemlig som husmann uten rett på vrak. De vide rammene i lovverket åpnet muligheten for å kunne fange opp en slik grenseoverskridende oppførsel og la det bli en del av det akseptable.

Den spontane overgangen fra skip til vrak la til rette for en konstruert liminal erfaring og utløste en overgangsperiode hvor grenser kunne krysses. Vrakberging som aktivitet foregikk i en liminal fase i et liminalt landskap. Når kystbefolkningen samlet seg på forlisstedet for å fortøye vraket, undersøke skroget, hente ut lasten eller fiske opp taukveiler, ble det skapt et nytt sted i kystlandskapet, slik vi så det hos J.C. Dahl. Det ble et sted for økt aktivitet, nye oppgaver og ressursanking. Selve stranden

gjennomgikk i så måte en transformasjon. Gjøremålene som kystbefolkningen utførte på den, endret seg, og det lå et nytt potensial i landskapet, som et nytt *taskscape*.

Tim Ingold har definert skillet mellom landskap og *taskscape* ved at førstnevnte i større grad er en orden av relaterte egenskaper, mens *taskscape* framstår som en orden av relaterte aktiviteter (158). Skipsvrak fører derfor først og fremst til en transformasjon av stranden som et *taskscape*, fordi det ikke endrer landskapets egenskaper, men heller aktivitetene som utføres der. Men i tilfeller hvor vraket ble liggende synlig, til hinder for skipstrafikken, ville det også kunne medføre endringer i selve landskapets karakter. Hvordan forliset foregikk, vrakets tilstand og kystbefolkningens handlinger, vil i den liminale fasen være med på å avgjøre hvordan det nye stedet på stranden ble utformet i den postliminale fasen.

#### FORLIS – FRA HENDELSE TIL STED

Brad Duncan har pekt på at overgangen fra skip til vrak, gjerne ble fulgt av en overgang fra forlis som hendelse til forlis som sted. Selv om han ikke benytter seg av liminalbegrepet, er han tydelig på at skipsforlis medførte en form for transformasjon. Vraket ble innlemmet i det kulturelle landskapet og med dette ble det skapt et nytt sted på stranden for kystboerne (221). Dette kunne være et varig sted, som ville bli forbundet med forliset som hendelse i lang tid framover, eller det kunne være et mer kortvarig sted, for en midlertidig bergingsvirksomhet. Overgangen fra skip til vrak, og fra hendelse til sted, satte vilkårene for den påfølgende aktiviteten blant kystboerne etter et forlis.

Øyene Hitra og Frøya, som i dag utgjør to separate kommuner, lå begge fram til 1876 under Hitra Prestegjeld i Fosen fogderi. Kystlandskapet ved Hitra og Frøya er preget av at øysamfunnet til sammen består av nærmere 8000 øyer, holmer og skjær. Her har det alltid vært tilgangen til sjøen og ressursene i fjæra som har vært avgjørende for bosettingen ("Om Hitra" og "Om Frøya kommune"). Livet på øyene handlet om måten kystboerne tilgnet seg landskapet på, og de oppgavene som de utførte der. Hvis vi forstår stranden som en liminal sone, blir disse oppgavene og landskapsforståelsen

de uttrykker, viktig for å belyse de flyktige grensene og nærmest usynlige sporene etter menneskelig aktivitet.

Kystboerne tilegnet seg stranden som landskap på en rekke ulike måter. Visse områder var kjent for å tiltrekke seg gytende fisk, et yrende dyreliv, tjene som merker i landskapet ved seilas og gode ankringsplasser, eller som såkalte oppsamlingslokaliteter. Duncan omtaler slike lokaliteter som "flotsam traps" (247), og i dansk strandingshistorie nevnes "ophobningslokaliteter" (Grandjean 22). Dette var områder hvor havstrømmer og andre forhold sørget for en større ansamling av vrakgods og rekved. I boken *Øylandet* har Inga Elisabeth Næss brukt begrepet "rakskogen" i forbindelse med rekvedens betydning som ressurs, og dens påvirkning på bosettingsmønsteret langs norskekysten (67). Kystbefolkningen tilegnet seg landskapets ulike kvaliteter og tilpasset aktivitetene deretter.

Grensene mellom den trygge og utrygge kysten ble forskjøvet ut ifra hvilke oppgaver som ble utført der. Der hvor vinden sto hardere mot land, kunne anløpet med båt bli vanskeligere, men ansamlingen av ressurser desto større. Det betyr at når stormen hindret fiskeren i å legge ut mot fiskebankene, økte sjansen for å finne drivved, eller også hele skipsvrak, langs enkelte deler av stranden. Selv om fisket ble drevet i faste sesonger, og enkelte tider av året var kjent for dårlig vær, var det hele tiden uforutsigbarheten som preget tilgangen på de maritime ressursene.

Den daglige aktiviteten på Hitra og Frøya foregikk ute på sjøen og ved strandkanten blant de mange øyene, holmene og skjærene. Her var varierende og midlertidige arbeidsoppgaver en del av kystboernes liv. Vrakbergning var derfor delvis knyttet til det daglige livet og mangesysleriet ved kysten, hvor fiske og gårdsdrift ble kombinert med flere attåtninger. Mye av dette var arbeid preget av risiko, stor variasjon og uforutsigbarhet, slik som innsiget av fisk og vekstsesonens varighet ved den værharde kysten. Å operere under usikre og uforutsigbare forhold var altså ikke noe utenom det vanlige for kystbefolkningen. Bergingsarbeid var en lønnet, midlertidig syssel, som bød på lønnsinntekter og mulighet til å by på deler av vraket og lasten ved en eventuell auksjon. Slike vrakauksjoner ble ofte gjennomført lokalt for å betale utgiftene til bergingsarbeidet, men førte også til at vrakgodset kunne utnyttes som en ressurs i lokalsamfunnet.

Da frøyværingene Jacob Nielsen, Christopher Jonsen og Karen Haagensdatter la ut på seljakt utenfor fiskeværet Sula, nord for Frøya, høsten 1741, hadde de en helt spesiell forståelse av det landskapet de bega seg ut i. Stranden var på dette tidspunktet et sted for seljakt, men følget var også klar over muligheten for å finne vrak og vrakgods i området. Da de oppdaget vraket av handelsskipet "St. Johannes" sto de plutselig overfor et helt annet *taskscape* enn da de først la ut (Statsarkivet i Trondheim, *Bergingsforretning etter "St. Johannes"*). Vrakfunn var ikke lenger bare en mulighet, men en realitet, og deres oppgaver ble stokket om. I slike tilfeller åpnet det seg opp et nytt handlingsrom med nye oppgaver, muligheter for inntekter og tilgang på ressurser, som i dette tilfellet bestod av både brennevin og korn.

Sogneprest Peder Schwane Bang skrev i 1780 en beretning om tilstanden i Hitra prestegjeld. Da han i denne sammenheng beskrev øygruppen Froan, nord for Frøya, var det med utgangspunkt i et område preget av å ligge ytterst ut mot storhavet. Nettopp på "disse i det vilde Hav saa langt bortliggende Stæder" fantes det fordeler ved flere ulike næringsgrener som fiske, selfangst, fedrift, egg og dunvær, fordi "thi paa disse Udskiær, som af uvedkommende ikke saa lettelig besøges, findes overflødig Vildfugle-Ægg, Ederduhn og Kobber eller Sælhunde". Plasseringen ute ved storhavet skaffet øyboerne også "til sine Tiider en betydelig Deel Vrag af forulykkede Skiibe", ifølge sognepresten (23).

Vrak som drev inn blant de tusenvis av holmer og skjær utenfor Hitra og Frøya, kunne altså utgjøre et tilskudd til øysamfunnet. Men i motsetning til andre typer attåtnæringer var vrakberging en aktivitet som i større grad kunne komme i veien for andre næringer. Seljakten for de tre frøyværingene i 1741 ble avbrutt i det øyeblikket vraket ble funnet. Ved forliset av barken "De 2de Søstre" i 1802, klaget eieren av Froan på at bergingsarbeidet både forstyrret ærfuglen som hekket inne på øyene, og at det kom til skade for seljakten. Stranden ble ikke lenger et avsidesliggende sted hvor sel og ærfugl kunne få være i fred, men et oppsamlingssted for vrakgods og dermed preget av "bestandig støy og uRoe [sic] af saa mange folk" (Statsarkivet i Trondheim, *Regning av Henrik Borthen*). Forlis skapte altså et sted som ga en anledning hvor kystboerne kunne samle seg i større grupper på stranden, på steder og til tider hvor de vanligvis ikke ville ha samlet seg.

Det var i utgangspunktet ingen bergingsaktivitet på Hitra og Frøya, og det var ingen som hadde berging som fast oppgave og næringsvei, slik vi finner i enkelte byer langs sørlandskysten, som Kristiansand og Mandal (Grude 171). Når et forlis fant sted, oppstod i stedet en spontan midlertidig næring, med arbeidsfordeling, lønnet arbeid og nye muligheter for varehandel ved vrakauksjoner. Stranden fikk plutselig en helt annen funksjon i kystboernes hverdag. I enkelte tilfeller var det snakk om et hektisk arbeid i noen uker på høsten, andre ganger kunne arbeidet strekke seg over flere år. Men årsaken til at sognepresten bare pekte på inntekter fra vrak i forbindelse med Froan, var at væreieren her fikk såkalte forstrandsrettigheter på slutten av 1600-tallet, altså en rett på vrak som ingen eier gjorde krav på. For de øvrige kystboerne på Hitra og Frøya kunne forlis utløse lønnet dagarbeid og tilgang på nye varer. For eieren av Froan ble herreløse vrak en direkte inntekt.

Hittil har vi gått ut ifra at stranden, som en liminal sone med flyktige grenser, likevel fungerte som en mer eller mindre samlet kystsone, en landstrekning mellom hav og land. Men i forhold til forstrandsrettigheter ble det forsøkt å trekke opp visse grenser på stranden, grenser som i større grad fungerte som en inndeling av private rettigheter. Forstrandsretten dreide seg altså ikke om eiendomsretten til stranden, men om rett på herreløst gods. Stranden var allerede inndelt i ulike soner, etter hvilken aktivitet som foregikk der, med utgangspunkt i allmenninger og gamle bruksrettigheter fra "arrilds tiid [fra eldre tider]" (Statsarkivet i Trondheim, *Brev fra Cornelius Busch*). Men forstrandens grenser kunne gå på tvers av dette, og krevde derfor uansett en annen type håndtering.

#### FORSTRANDSRETEN I FROAN

De dansk-norske lovbestemmelsene som omhandlet håndtering av vrak, skulle i hovedsak verne om interessene til skipets eier eller kongen, som hadde rett på inntekter fra herreløst vrak. Denne retten kunne kongen gi som såkalt forstrandsrett eller vrakrett til enkeltindivider. Det var en utbredt praksis i Danmark, men i Norge er det kun to steder hvor grunneiere har hatt en slik forstrandsrett. Det ene var Austrått, som ligger øst for

Hitra og Frøya ved Trondheimsfjorden (Thorbjørnsen 216). Det andre var øygruppen Froan, hvor grunneieren fikk forstrandsrett i 1694 (Statsarkivet i Trondheim, *Kopi av skjøte over Froan*).

I dansk strandingshistorie finner vi flere diskusjoner rundt begrepet "forstrand". Ifølge *Den danske ordbog* er dette et topografisk begrep som blir brukt om den delen av stranden som blir overskylt ved flod, men er tørr ved fjære ("Forstrand"). Men den danske forfatteren Louis E. Grandjean har påpekt at forstranden har vært et nokså uklart begrep, som varierer i forhold til blant annet havdybde, tidevann og oppankringsmulighet (21). I Danmark har definisjonen av forstrendene hatt større betydning enn i Norge, ettersom vrak og vrakgods drev inn i større omfang. De danske strendene er, i motsetning til den spredte skjærgården ved Hitra og Frøya, preget av lange sammenhengende sandstrender. Her var stranden delt inn i flere ulike forstrender, eid av enten kongen eller private eiere. Forstrendene var deretter delt inn i strandlen, hvor strandfogden hadde oppsyn på vegne av forstrandseieren (Bloksgaard 39). En slik systematisk inndeling ville vært umulig å gjennomføre ved de tusenvis av øyer og holmer, som utgjør farvannet rundt Hitra og Frøya.

Forstrandsretten til væreieren i Froan er et eksempel på hvordan både stranden og vrakgodsets liminale karakter kunne by på utfordringer. Selve grunnlaget for forstrandsretten omfattet en overgang fra én tilstand til en annen. Skipets last og inventar var opprinnelig ikke noe forstrandseieren hadde rett på, men hvis skipet ble til vrak innenfor forstrandens grenser, og ingen eier meldte seg innen "år og dag", tilfalt vraket forstrandseieren ("Christian Vs norske lov"). Uttrykket "år og dag" betegner en foreldelsesfrist for eiers krav på vrakgods på ett år og seks uker ("År og dag og andre foreldelsesfrister"). Vrakgodset kunne derfor bli liggende i en uavklart overgangsfase i et langt tidsrom, før eierskapet ble avgjort og det kunne tas i bruk på en ny måte.

Ved Froan ser det ut til at forstranden til tider skapte nokså uklare grenser for kystboerne å forholde seg til. Froan består av flere hundre øyer, holmer og skjær og vrakets plassering i dette landskapet ble flere ganger et tema i samtiden. Da handelsskipet "Jomfru Maria" forliste utenfor Mausund i 1716, ble flere grunneiere trukket inn i det overordnede spørsmålet om

hvilke øyer som faktisk gikk under Froans forstrandsrett. Eierne av Froan hevdet både fiskeværene Mausund, Sula, Kya og Titran lå under Froan (Statsarkivet i Trondheim, *Brev fra Oluf Holch*). Dette skjedde altså bare et par tiår etter at eieren av Froan hadde oppnådd forstrandsretten. Selv om kildematerialet er tynnere for denne perioden, er det en mulighet for at dette var første gang øyboerne ble utfordret på nettopp forstrandens utstrekning. Ved dette tilfellet kunne fogden blankt avvise påstanden fra Froans eier, og legge fram skjøter fra eierne av både Mausund, Sula, Kya og Titran (Statsarkivet i Trondheim, *Brev fra Niels Cimber*).

Da tremasteren Aurora forliste ved Mausund i 1763 ble det igjen uenigheter mellom eierne av Froan og Mausund, som på det tidspunktet var Cornelius Busch og Rasmus Parelius. Vraket av Aurora endte opp ved skjæret Austre Skarvflesa som Busch mente lå under Froan. Parelius mente på sin side at skjæret lå under hans gård Mausund og påpekte at feiden om dette skjæret lå lengre tilbake i tid. Den tidligere eieren av Froan hadde bygd et hus på skjæret, som siden ble revet av Mausunds tidligere eier. Dette hevdet Parelius at "af Froeoernes Ejere har været aquisceret [akseptert ved stillhet]". Derfor mente Parelius det var "utidig" at Busch nå på ny hevdet eierskap til skjæret: "De samtlige, eller de fleeste af de tilstæde værende, tilstod og, at østre Scharvflitsen, stædse har tilhørt, og endnu tilhører gaarden Mausund" (Statsarkivet i Trondheim, *Bergingsforretning etter "Aurora"*).

Parelius brukte også argumentet om at skjæret lå nærmere Mausund enn Gjæsingen, som lå under Froan. Men handelsmann Otto Beyer i Trondheim argumenterte overfor fogden at Austre Skarvflesa virkelig tilhørte Froan. Ett av argumentene var at Austre Skarvflesa var knyttet til Gjæsingen gjennom grunner og skjær, mens det mellom Mausund og skjæret var åpent og dypt hav. Et annet argument var at skjæret lå nesten i "det vilde hav" og derfor var til ingen annen nytte, enn for den som har rett på vrak. Han mente det derfor ikke kunne være annet en misunnelse som drev Parelius til å ville hindre Busch i å opprettholde en rett på vrak på skjæret, da Busch på sin side ikke ville hindre Parelius i å skaffe seg en fortjeneste gjennom lønnet bergingsarbeid (Statsarkivet i Trondheim, *Brev fra Otto Beyer*). Vrakberging som aktivitet var i større grad åpen for kystboerne. Retten på vrak var en eksklusiv rett bare eieren av Froan kunne vise til.

Likevel viste det seg gang på gang at de geografiske grensene for forstrandsretten var uavklart, helt til det måtte håndteres ved konkrete tilfeller. Privat eiendom, allmenninger, forstrandsretter og gamle rettigheter, utgjorde kystboernes handlingsrom i en skjærgård som bestod av en rekke synlige og usynlige grenser. Men disse grensene og handlingsrommene viste seg å være langt fra faste og entydige enheter. Stranden var et sted for felles aktiviteter, men det kunne være nøye regulert hvor båter kunne trekkes opp, hvor folk kunne hente mark til agn, tang til dyrefôr, og hvor de kunne samle drivved (Christensen 79). Den private eiendomsretten, eller bruksretten, ble i mindre grad like gjeldende i det daglige, og ressurser ble gjerne høstet i fellesskap (Christensen 183-184). Stranden og kystområdet som en liminal sone var i aller høyeste grad med på å sette betingelsene for kystboernes hverdagsliv. Når vrakberging ble utløst som en spontan, midlertidig næring, ble eksisterende grenser forskjøvet.

#### AVSLUTNING

Stranden som en liminal sone – som et ubestendig grenseland – er et sted hvor menneske og natur møtes, hvor grensen mellom liv og død tøyes, hvor etablerte betingelser blir utfordret av ukonvensjonelle løsninger, og hvor det uforutsigbare blir en del av det regelmessige. Avsidesliggende deler av stranden kan plutselig utgjøre sentrum for hektisk virksomhet eller bli et nytt møtested. Krefter som menneskene ikke har kontroll over, er med på å skape nye steder, eller *tasksapes*, og rom for ny aktivitet. I et slikt landskap blir det til tider vanskelig å etablere reelle grenser, men derfor gir det også rom for større frihet. Normer og regler kan tøyes og grenser kan bestrides.

Når et forlis fant sted ved stranden, medførte det en transformasjon for de menneskene som ble involvert, for skipet som ble til vrak og for hendelsen som ble til et nytt sted i kystlandskapet. Skipbrudd var en spontan liminal erfaring hvor de skipbrudne ble utsatt for et ufrivillig brudd med verden. Vrakbergerne ble dratt inn i hendelsene gjennom lover og regler, men kunne i større grad konstruere sine egne erfaringer, ved blant annet å ta i bruk det nye stedet som hadde oppstått, på ulike måter. Vrakberging



ble derfor et resultat av liminale erfaringer i et liminalt landskap, og ble av kystboerne innlemmet i en hverdag preget av det uforutsigbare.

Vrakberging som aktivitet og virksomhet gled på mange måter inn i en tilværelse allerede preget av å forholde seg til kystens varierende værforhold, og det å sanke ikke-kultiverte ressurser på stranden. Mennene vi ser i maleriet av J.C. Dahl, tilpasset seg strandens liminale karakter og uregelmessighet gjennom de oppgavene de utførte der. I denne sammenheng symboliserer ikke brenningene bare ødeleggende krefter som har transformert et skip til vrak, men også livgivende krefter som har ført ressurser inn på stranden fra sjøen. På denne stranden ble et nytt sted skapt av det kantrede vraket, et sted som kystboerne tilegnet seg gjennom en ny fordeling av arbeidsoppgaver og rettigheter. For en forstrandseier betydde dette en rett på herreløst vrak som en økonomisk ressurs, men for resten av innbyggerne var det snakk om inntekter fra bergingsarbeid og eventuelt tilgang på nye varer ved en auksjon.

Den første delen av bergingsarbeidet, i et område som Hitra og Frøya, ble utført i en periode hvor øyværingene var alene med vraket. Dette utgjorde en overgangsfase, som sto på grensen av de ordinære rammene for kulturelle og siviliserte samfunn. I denne perioden kunne enkelte mennesker forsøke å skaffe seg vrakgods på ulovlig vis, eller tøye grensene for det akseptable. Hvis vi bruker Shields' definisjon av stranden som en liminal sone – et sted for avvikende og overskridende oppførsel – vil både små og store plyndringsforsøk passe inn her (60). Samtidig ser vi hvordan det ble gitt et visst slingringsmonn i lovverket, som ga rom for en helt annen praktisk realitet. Strandene lå i utkanten av kongens kontroll, både gjennom geografisk tilstedeværelse av hans embetsmenn og på grunn av de voldsomme naturkreftene, som stadig endret selve fortutsetningen for liv og død ved kysten.

Liminalitet blir ikke bare et begrep vi kan bruke for å forstå strandens karakter og plass i kystboernes hverdagsliv, med sine uklare grenser og uforutsigbare forhold. Det blir også et samlende begrep for hvordan kystlandskapet ble innlemmet i kystboernes landskapsforståelse. Det var nettopp det flyktige og uforutsigbare som ble den forenende kraften, og som dannet rammene rundt tilværelsen ved kysten.

SARAH DAHLE HERMANSTAD, ph.d.-stipendiat i historie ved Institutt for moderne samfunnshistorie, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet – Trondheim. Vil i 2021 levere doktoravhandlingen *Havet gir og folket tar: en studie av vrakberging som maritim aktivitet på Hitra og Frøya 1705-1830*.

## BETWIXT AND BETWEEN SHIPWRECKS AND THE BEACH

*Salvaging and liminality in 18th and 19th century Norway*

Ever since Arnold van Gennep introduced the concept of *liminality* in 1909, it has been used in a huge variety of different contexts and on different subjects. The beach has particularly been related to the idea of a liminal zone in the landscape, a place betwixt and between, concerning land and sea, but also on the border of human conduct and behavior. In this article the concept of liminality has been used to understand the role of shipwrecks and salvaging activities, among the inhabitants of the Norwegian islands of Hitra and Frøya during the 18th and 19th centuries.

Liminality can be useful in understanding how shipwrecks became a part of a coastal landscape shaped by unpredictable forces. Not only the ship, but the salvagers and the beach themselves all went through a transformation: a liminal experience. These experiences could be spontaneous or devised, something that happened to you or something you did to yourself, but either way salvaging would become the result of liminal experiences in a liminal landscape. The shipwreck was the token of a way of living in an unpredictable environment. Shipwrecks could become a viable recourse through legal salvaging, or through the right of wreck on the foreshore, which constituted a separate area of the beach. The deadly force of nature that transformed ships to wrecks, was also the same life-bringing force that made life possible. The liminal and the unpredictable was in other words the very foundation of the coastal community.

## KEYWORDS

NO: liminalitet; strand; skipsforlis; vrakberging; forstrand; forstrandsrett; kystsamfunn  
EN: liminality; beach; shipwreck; salvaging; foreshore; right of wreck; coastal communities; taskscape

## LITTERATUR

- Bang, Peder Schwane. *Beskrivelse over Hitterens Præstegjeld*. Hitra: Samarbeidskomitéen for lokalhistorie for Hitra og Frøya, 1984 [1780].
- Bloksgaard, Anders. *Dansk strandingshistorie: den enes død – den andens brød: En definition og analyse af dansk strandingshistorie ca. 1800-2000*. Magisteravhandling ved Københavns Universitet, 2003.
- Christensen, Arne Lie. *Det norske landskapet: om landskap og landskapsforståelse i kulturhistorisk perspektiv*. Oslo: Pax, 2002.
- "Christian Vs norske lov: Fjerde Bog. 4. Cap." UiO. Web. 17. februar 2020. <[https://www.hf.uio.no/iakh/tjenester/kunnskap/samlinger/tingbok/kilder/chr5web/chr5\\_04\\_04.html](https://www.hf.uio.no/iakh/tjenester/kunnskap/samlinger/tingbok/kilder/chr5web/chr5_04_04.html)>
- Duncan, Brad. *The Maritime Archaeology and Maritime Cultural Landscapes of Queenscliffe: A Nineteenth Century Australian Coastal Community*. Avhandling i antropologi, arkeologi og sosiologi ved James Cook University, 2006.
- "Forstrand", *Den danske ordbog*. Web. 21. januar 2020. <<https://ordnet.dk/ddo/ordbog?query=forstrand>>
- "Fredrik IVs forordning om Forhold med strandede Skibe og Gods", København 21. mars 1705, artikkel 9 og 11-13.
- Grandjean, Louis E. *Skibbrudets saga*. København: Høst & Søns, 1947.
- Grude, Egil Harald. "Havaritrafikken på 1700-tallet – den lite kjente maritime næringa". *Heimen* 56 nr. 3 (2019): 169-184.
- Ingold, Tim. "The Temporality of the Landscape". *World Archaeology* 25 2 (1993): 152-174.
- Johansson, Ella. "Skogslöpare og vedbodsstökare". *Skogsliv: kulturella processer i nordiska skogsbygder*. Red. Ingar Kaldal. Lund: Historiska Media, 2000. 37-62.
- "Liminal", *Det norske akademis ordbok*. Web. 17. februar 2020. <https://www.naob.no/ordbok/liminal>
- Næss, Inga Elisabeth. *Øylandet: dagligliv på Helgelandskysten*. Stamsund: Orkana, 2013.
- "Om Frøya kommune", Frøya kommune, Web. 4. mai 2020. <<https://www.froya.kommune.no/tjenester/ny-pa-froya/fakta-om-froya/>>
- "Om Hitra", Hitra kommune. Web. 4. mai 2020 <<https://www.hitra.kommune.no/om-hitra-kommune/om-hitra/>>
- Shields, Rob. *Places on the margin: alternative geographies of modernity*. London: Routledge, 1991.
- Statsarkivet i Trondheim, Fosen fogderi, Vrak- og hittegoods vedrørende. Fbh L0480 – 1741-1806.  
Bergingsforretning etter "Aurora" 1763  
Bergingsforretning etter "St. Johannes" 1741  
Brev fra Otto Beyer 9. november 1763  
Regning av Henrik Borthen 5. juni 1802
- Statsarkivet i Trondheim, Fosen fogderi, Vrak og hittegoods vedrørende. Fbh L0482 – 1790-1817.  
Bergingsforretning etter "De trende Brødre" 1813

Statsarkivet i Trondheim, Fosen fogderi, Vrak- og hittegoods vedrørende. Fbh LO481 – 1810  
Domsakt over mausundværing

Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Om skipsforlis 1709-1716

Brev fra Cornelius Busch 14. juli 1705

Brev fra Niels Cimber 11. juni 1717

Brev fra Oluf Holch 25. februar 1717

Kopi av skjøte over Froan 12. mai 1694

Stenner, Paul. *Theorising liminality between art and life: The liminal sources of cultural experience*. Keynote paper ved Aalborg Universitet, 26. august 2019.

Thorbjørnsen, Kristian. "Bjergning", i *Den norske sjøfarts historie: fra de ældste tider til vore dage*: 3:2. Oslo: Steenske, 1929. 211-231.

van Gennep, Arnold. *Rites de passage. Overgangsriter*. Oversatt av Erik Ringen. Oslo: Pax, 1999.

"År og dag og andre foreldelsesfrister", *Lovdata*. 4. desember 2013. Web. 22. januar 2020.  
<[https://lovdata.no/artikkel/ar\\_og\\_dag\\_og\\_andre\\_foreldelsesfrister/1315](https://lovdata.no/artikkel/ar_og_dag_og_andre_foreldelsesfrister/1315)>