

Doktoravhandling

Doktoravhandlinger ved NTNU, 2022:245

Sarah Dahle Hermanstad

Havet gir og folket tar

En studie av vrakberging og plyndring på
Hitra og Frøya 1705-1820

NTNU
Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Avhandling for graden
philosophiae doctor
Det humanistiske fakultet
Institutt for moderne samfunns historie



Kunnskap for en bedre verden

Sarah Dahle Hermanstad

Havet gir og folket tar

En studie av vrakberging og plyndring på Hitra og Frøya 1705-1820



Avhandling for graden philosophiae doctor

Trondheim, september 2022

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for moderne samfunnshistorie

NTNU

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet

Avhandling for graden philosophiae doctor

Det humanistiske fakultet
Institutt for moderne samfunnshistorie

© Sarah Dahle Hermanstad

ISBN 978-82-326-6726-0 (trykt utg.)
ISBN 978-82-326-6574-7 (elektr. utg.)
ISSN 1503-8181 (trykt utg.)
ISSN 2703-8084 (online ver.)

Doktoravhandling ved NTNU, 2022:245

Trykket av NTNU Grafisk senter

Forord

Skipsforlis og havari er kjente begreper for de aller fleste. Ikke bare handler det om alle de kjente og ukjente begivenhetene ved kysten og på havet, hvor små og store fartøyer har kollidert, grunnstøtt eller sunket i havet, men det er samtidig en mye brukt metafor for alt det som går til grunne i et samfunn. Det har ikke gått upåaktet hen for undertegnede at denne avhandlingen om skipsforlis ble skrevet i en periode hvor min egen arbeidsplass endte i et totalhavari.¹

Ingen andre språklige bilder er bedre til å beskrive arbeidsmiljøet ved Institutt for historiske studier ved NTNU i perioden da jeg var stipendiat: En konvoi av skip seiler stolt over havet, men blir avbrutt av meldinger om et truende skjær, mye større enn den lille biten som stikker opp av vannet forut. Det sendes ut nøddrop i alle retninger, men ingen hører. Det eksisterer en sterk tro på at den menneskelige konstruksjonen skal tåle sammenstøtet: «Før mine tau og anker brekker, før skal Norges klipper revne» konstaterer kapteinen av skuta stolt. Men skipet kolliderer med berget, og sammenstøtet fører til at skroget deler seg i to. Tragedien er et faktum. Desperate forsøk blir gjort på å holde de to delene flytende. Kanskje kan de med raske grep omvandles til to nye flytedyktige fartøyer? Fra sjøen høres rop om hjelp fra hjelpeløse mennesker. Men er det egentlig nødvendig å hive ut redningsbøyer? Nei, ikke ennå, for det kan jo hende de klarer seg selv. Det blir holdt stø kurs, og fra resten av konvoien kan vrakrestene så vidt skimtes i det fjerne.

For mitt vedkommende er det ingen tvil hvor redningen kom fra. Å skrive en avhandling fra A til Å vil uten tvil gi hvem som helst hodebry, i alle deler av prosessen. Å skrive den mens du samtidig skal prøve å holde deg flytende, i et kaos skapt av krefter større enn deg selv, har til tider virket nesten uoverkommelig. Det har derfor vært en glede og en ære å ha hatt Ingar Kaldal som hovedveileder og Aud Mikkelsen Tretvik som biveileder under dette prosjektet. Mange, lange og åpenhjertige samtaler om forlis, i både bokstavelig og billedlig forstand, har vært redningen gjennom tunge perioder, og er unektelig hovedårsaken til at denne avhandlingen endelig kunne sendes til trykk.

¹ «Universitetsavisa.no, Historien om et varslet havari», <<https://www.universitetsavisa.no/campus/historien-om-varslet-havari/122519>>, av Tore Oksholen, 21. mars 2019, aksessert 24.08.2021

Jeg vil også takke min svært tålmodige ektemann Kristian Bendiksen som har måttet tåle mange utblåsninger og lange arbeidsdager, men som alltid har stått klar med trøstende og motiverende ord. Takk også til min kjære Tiberius, som med logrende hale og et smittsomt smil har gitt meg energi og inspirasjon når jeg trengte det som mest.

Proessen med å skrive en avhandling i historie, har på ingen måte bare vært preget av havari. Å kunne levere en avhandling basert på et prosjekt jeg selv har formet fra start, har vært en drøm som har gått i oppfyllelse. Jeg har lært utrolig mye, og kommet i kontakt med en rekke fantastiske mennesker som deler min lidenskap for kultur-, sjøfarts- og kysthistorie, og som har hjulpet meg på alle tenkelige måter. Forhåpentligvis er dette bare starten på en lang og eventyrlig reise langs kysten av Norge.

Sarah Dahle Hermanstad
Trondheim 16. februar 2022

Innholdsfortegnelse

Forord	1
Bilder, kart og figurer	7
Kapittel I: Innledning	8
Historiografi	10
Skipsforlis og kystkultur som tema i norsk kulturhistorie	11
Vitenskapelige arbeider.....	15
Teoretiske begreper	27
Oppgavelandskap	27
Liminalitet	30
Eigensinn	32
Begrepsavklaring: vrakberging og plyndring.....	36
Forlis, havari, stranding og vrakgods	37
Kilder og metode.....	40
Bergingsjournaler	41
Et skrått blikk på kildene: mikrohistorie og mellommenn	44
Regressiv metode: muntlige fortellinger og litterære framstillinger	47
Helter, skurker og dårer.....	49
Skillingsviser	50
Problemstilling og avgrensing.....	50
Kapitteloversikt	54
Kapittel II: Kulturelle forestillinger om hav og forlis	57
Skipsvraksmotivet og det liminale landskapet	58
Havets overmakt – havet gir og havet tar.....	60
Fortellingen om Russerforliset	62
Skillingsviser – fatalisme og handlingsrom	66
Forlis og dyder	71

Styrmannskunsten – «at udføre med Hæld det, Magten ei selv kan fremtvinge».....	74
Underfundighet og Eigensinn.....	75
Den barbariske vrakplyndreren	78
Fortellinger om falske lys.....	81
Bønnevers – «Gud sende rigelig Vrag og andet godt».....	84
Gullskatten – lokalkunnskap og eventyrlyst	86
Avslutning	87
Kapittel III: Vraklovgivningen - fra okkupasjon til oppmuntring.....	89
Strandretten – legitimt strandrov	90
Strandrett, vrakrett og forstrandsrett	92
Oppmuntringsprinsippet.....	96
Christian Vs norske lov av 1687 – Om Skibbrud og Vrag.....	98
Vrakretten.....	98
Bergingsarbeid og lønn	99
Vrakplyndring	101
Fredrik IVs forordning av 1705 – nye skjerpede regler	102
Dølgsmål – å holde vrakgods skjult for myndighetene.....	104
Falske lys – bevisst føring av skip i ulykke	106
Tyveriforordningen – avskaffing av dødsstraff.....	107
Napoleonskrigene – vrakgods som krigsbytte	108
Sjøloven av 1860 – Om Bjergning af forulykket Skib og Gods	110
Avslutning	112
Kapittel IV: Vrakberging – en regelmessig uregelmessighet	114
Vrakberging som binæring – kombinasjonsbruket ved kysten	115
Havarinæringen på sørlandskysten.....	118
Vraket blir oppdaget – omstilling i aktivitet	119
Grunneier og hovedberger.....	121

«Aapenbare søe» og forstrandsrett - vrakets plassering i den liminale sonen.....	124
Fra oppdagelse til full bergingsvirksomhet – den liminale fasen.....	129
Ansvarsfordeling – kapteinen og mannskapets skjebne.....	132
Bergingsforretning – integrasjonsfasen.....	135
Fogden, lensmannen og sorenskriveren.....	136
Skipseiers krav på vrak – innen «Aar og Dag».....	140
Bergingslønn – oppmuntringsprinsippet.....	143
Kvinnene – «giorde samme gavn som de øvrige».....	145
Forhandlinger om lønn ved «det vilde hav».....	149
Bergingslønn som kilde til konflikt.....	155
Avslutning.....	159
Kapittel V: Vrakplyndring – fordølgning av «ingen værdie».....	160
Plyndring eller berging – en juridisk og moralsk gråsoner.....	162
Oppbevaring og angivelse av vrakgods.....	164
Et uttrykk for egenvilje.....	169
Mausundsaken 1809-1818.....	171
Fordølgning av vrakgods – der «ingen levende folk er hos».....	173
Motiver for plyndring – Moralsk økonomi.....	176
De «eenfoldige Folk».....	179
Vrakgods «af slet ingen Værdie».....	183
De slemme folk – kystboerne som opportunister?.....	185
Vakthold ved vraket.....	187
Frykten for den barbariske kystboer.....	189
En felles tradisjon.....	197
Forholdet mellom kystboerne og embetsmennene.....	199
Avslutning.....	204
Kapittel VI: Vrakgods som ressurs – en gave fra havet.....	206

Gaver fra havet – en sanke- og oppdagelsesmentalitet	208
Vrakauksjoner – en integrert del av kystkulturen	212
Lokale vrakauksjoner	216
Vrakauksjoner som sosialt treffsted	221
Vrakgods i lokalsamfunnet.....	223
Myntfunn på Hitra og Frøya.....	225
Impulser utenfra: litt fransk brennevin, rug fra Arkhangelsk og en skilpaddedaase	227
Nyttevarer og bygningsmateriell	230
Kulturmøter	233
Avslutning	234
Kapittel VII: Konklusjon.....	237
Vrakberging som binæring.....	237
Kysten som liminal sone og liminale faser av bergingsvirksomheten	237
Tilegnelsen av kystlandskapet som et oppgavelandskap	238
Vrakplyndring og skjønnsmessig vurdering	238
Tilpasning til overmektige krefter.....	239
Endring og stabilitet	239
Videre studier av vrakberging og plyndring	240
Kilder.....	242
Digitaliserte kilder.....	242
Foredrag	242
Internettsider.....	242
Trykte kilder	244
Utrykte kilder	245
Litteratur.....	253
Vedlegg I: Forlis og skipsvrak ved Hitra og Frøya 1705-1820.....	261
Vedlegg II: Kart over forlis ved Hitra og Frøya 1705-1820	263

Bilder, kart og figurer

Bilde I:	Eddystone fyrtårn	83
Bilde II:	Latona Fountain	84
Bilde III:	Utdrag fra bergingsforretningen etter <i>Jedinorog</i> høsten 1760	192
Kart I:	Kart over Hitra og Frøya	51
Kart II:	Kart over Austre Skarvflesa, Vestre Skarvflesa og Skarvflesa	62
Kart III:	Kart over Veiholmen på Smøla	64
Kart IV:	Kart over Froan og Austrått	94
Kart V:	Kart over Vestre og Austre Skarvflesa og Gåsøya	117
Kart VI:	Kart over Sula	121
Kart VII:	Kart over handelssteder på Hitra og Frøya	122
Kart VIII:	Kart over Mausund og Grip	134
Kart IX:	Kart over Bjørnør og Åfjord	139
Kart X:	Kart over Grognodden og Skarvflesa	172
Kart XI:	Kart over Sæbuøya, Rørøya og Steinsøysundet	191
Kart XII:	Kart over Åfjord, Ørlandet, Bjugn, Stadsbygda og Hemne	215
Kart XIII:	Kart over auksjonsstedene Froan, Sula, Rørøya og Hopsjø	217
Kart XIV:	Kart over Grogna	218
Kart XV:	Kart over forlis ved Hitra og Frøya 1705-1820	263
Figur I:	Antall vrakbergere etter forliset av <i>Jomfru Anna Louise</i> i 1748	147

Kapittel I: Innledning

I 1760 forliste det russiske krigsskipet *Jedinorog* (Enhjørning) utenfor Sæbuøya på Hitra. Et storstilt bergingsarbeid ble satt i gang blant hatterværingene, og i en periode var vrakberging hovedfokuset på de nærliggende øyene. Da jeg i 2010-2012 arbeidet med masteroppgaven *Forliset av Enhjørningen - Plyndring eller berging?*, var hovedproblemstillingen å finne ut om det ble gjennomført lovlig bergingsarbeid, eller også plyndring i forbindelse med *Jedinorogs* forlis. Det viste seg raskt at vrakberging var et tema som var forholdsvis lite behandlet i norsk litteratur. Det oppstod dermed et behov for å kunne sette *Jedinorogs* tilfelle opp imot andre lignende tilfeller av forlis i samme periode. Jeg ønsket derfor å gjøre en grundig gjennomgang av alle forlis ved Hitra og Frøya på 1700- og begynnelsen av 1800-tallet.

Jedinorog skilte seg på mange måter ut fra andre tilfeller av forlis i dette området. Det gjelder både i kildeomfang, de muntlige fortellingene som har overlevd fram til vår tid, og ikke minst beskyldinger om voldelig oppførsel, drapstrusler og vrakplyndring, som ble rettet både mot hatterværingene og de overlevende fra skipet. Målet med denne mer omfattende studien av forlis på Hitra og Frøya i 1705-1820, er å få en bedre forståelse av hva bergingsarbeidet faktisk gikk ut på, og hvilke ulovligheter som ble begått i denne perioden.

Et annet viktig spørsmål utledet fra masteroppgaven om *Jedinorog* omhandler bergingsarbeidets plass i kystsamfunnet. Kunne forlis og det påfølgende bergingsarbeidet anses som en del av levemåten og kulturen ved Hitra og Frøya, eller var forlisene å regne som helt ekstraordinære hendelser, og noe som brøt med kystboernes daglige liv? På den ene siden står forliset av *Jedinorog* som et klart eksempel på en ulykke og tragedie av enorme dimensjoner. Skipet ble smadret til det ugjenkjennelige og 120 mann omkom, inkludert tre norske losere som ble tatt om bord ved Veiholmen på Smøla. Fortellinger om dette forliset ble overlevert gjennom generasjoner, og utviklet seg til beretninger om plyndring og drap, enkedronninger, russiske slektslinjer på Hitra, gullskatter og passasjerskip med 700 mennesker om bord. Forliset ga uenkelig et sterkt inntrykk på lokalbefolkningen. Men samtidig var det noe regelmessig og ordinært ved det arbeidet som ble utført i etterkant. Funn av skipsvrak var ikke noe helt uventet for hatterværingene, og alle visste hva de skulle gjøre. *Jedinorog* gled rett inn i kystlandskapet og ble en del av det. Bergingsarbeid ble på denne måten bare én av flere oppgaver hatterværingene utførte i løpet av et år. Ettersom de fikk lønn for alle de ulike arbeidsoppgavene som ble utført i

forbindelse med forlis, vil det være grunn til å tro at vrakberging også ble oppfattet som én av flere binæringer ved kysten.

Denne avhandlingen utgjør en mikrohistorisk studie av forlis, vrakberging og vrakplyndring i lokalsamfunnet på Hitra og Frøya. Forlisenes kulturelle betydning for lokalsamfunnet skal studeres i et avgrenset område, for å se nærmere på hvordan de ble håndtert av kystboerne, og hvilke forestillinger de hadde om det som foregikk. Det er en studie av hverdagsliv og kystkultur, og om hvordan mennesket har forholdt seg til havet og de voldsomme naturkreftene ved kysten. Det handler om ressursanking og ressursutnyttelse, det handler om liv og død, overlevelse og gjenbruk, det handler om tenkemåter om rett og galt, og om en kreativ og utstrakt bruk av kystlandskapet.

Avhandlingen er knyttet til NTNUs satsningsområde *Havrom* og pilotprosjektet *Havansvar Blue Humanities Initiative*.² Ved å bruke vrakberging og bergingsjournaler som innfallsvinkel til å utforske den førmoderne kystkulturen, får vi også et unikt innblikk i en hverdag sammensatt av en rekke ulike oppgaver og gjøremål, som hele tiden måtte tilpasses de mektige naturkreftene. Vi får et innblikk i menneskets forhold til havet og kysten, noe som utgjør en viktig grunnstein til å forstå de utfordringene vi står overfor i dag, med nye former for utnyttelse og forståelse av havets enorme skattkammer.

Tittelen på denne avhandlingen, *Havet gir og folket tar*, er knyttet til forståelsen av vrakgods som en gave fra havet, altså noe som ble styrt og skapt av ytre krefter. Det er en omskriving av et uttrykk som svært ofte går igjen i norsk litteratur om skipsforlis, nemlig «havet gir og havet tar». Dette er igjen knyttet til bibelsitatet «Herren ga og Herren tok»,³ hvor nettopp det ukontrollerbare har blitt lagt i hendene på noe mer forståelig, og noe mennesker kan forholde seg til gjennom religion. Det som Herren ga hadde mennesket et ansvar for å ta imot og skjøtte på riktig måte: «du gir dem, de sanker».⁴

² «ntnu.edu, HAVANSVAR Blue Humanities Initiative», <<https://www.ntnu.edu/oceans/havansvar>>, u.å., aksessert 24.08.2021

³ Det gamle testamentet, *Jobs bok*: 1:21

⁴ Det gamle testamentet, *Salmene*: 104:28

Historiografi

Det har blitt skrevet en god del om forlis og skipsvrak i Norge, og da gjerne med fokus på hendelsesforløpet og årsaken til ulykkene, samt plassering og vern av vrakene i dag. Det er derimot lite som har blitt skrevet om selve bergingsarbeidet og de påfølgende vrakauksjonene, spesielt med et kultur-, sosial- og mentalitetshistorisk perspektiv. Det virker altså å være en klar mangel på studier av kystboernes håndtering av forlis i Norge på 1700- og begynnelsen av 1800-tallet, og av vrakberging som en del av lokalsamfunnets ressursutnyttelse og kulturelle forestillingsverden.

I litteratur som spesifikt omhandler forlis i Norge, dreier det seg i hovedsak om konkrete enkelt-hendelser, blant annet *Slaveskipet Fredensborg* og *Runde-skatten*,⁵ eller samlinger av flere beretninger om forlis, ofte som et resultat av et omfattende innsamlingsarbeid av arkivmateriale og muntlig fortellertradisjon. Men kanskje den mest omfangsrrike sjangeren innen forlis-litteraturen, er det jeg velger å kalle for «regionale oppslagsverk». Dette dreier seg i hovedsak om svært omfattende verk, hvor skipsforlis er hovedtemaet, og med utgangspunkt i et avgrenset område av kysten. I denne kategorien faller hovedtyngden av arbeidene på sørlandskysten, og deler av Vestlandet. Hartvig W. Dannevig har blant annet arbeidet mye med Agderområdet på 1970-80-tallet, og Erik Bakkevig har produsert et fembindsverk som tar for seg strekningen Langesund i Telemark til Holmenrå i Nordhordland.⁶ Et viktig bidrag er Jan G. Langfeldts verk om skipsforlis ved Søgne skjærgård, som ble utgitt i serien «Kulturhistoriske refleksjoner – ny viten».⁷ Fra andre deler av kysten finner vi *Havet tok* fra Sogn og Fjordane, og *Gjennom brått og brann* fra Namdalen i Trøndelag, skrevet av Johs Furre.⁸ Tor Rognmo har i 1985 også produsert to håndbøker for dykkere, kalt *Vrakjakt på norskekysten*. Her har han selv poengtert at bøkene skal leses nærmest som en museums katalog for skipsvrak som kulturminner og attraksjoner på havbunnen.⁹

⁵ Hartvig W. Dannevig og Gunnar Knutsen Asdal, *Slaveskipet Fredensborg*, Oslo 1978 og Einar S. Ellefsen, *Runde-skatten*, Oslo 1974

⁶ Hartvig W. Dannevig, *Siste havn: skipsforlis langs Sørlandskysten*, Spangereid 1983 og Erik Bakkevig, *Skipsforlis utenfor Aust-Agder og Telemark: Fra Langesund til Ulvøy, Haugesund* 2013

⁷ Jan G. Langfeldt, *Skipsforlis og -havarier gjennom 500 år i Søgne skjærgård*, Kristiansand 2015

⁸ Magnus Helge Torvanger (red.), *Havet tok: 113 forlis og skipsulukker i Sogn og Fjordane*, Førde 2017 og Johs Furre, *Gjennom brått og brann: skipsforlis ved Leka 1701-1944*, Espå 1992

⁹ Tor Rognmo, *Vrakjakt på norskekysten; Fra Lindesnes fyr til Ballastskjærene*, Kristiansand 1985 og Tor Rognmo, *Vrakjakt på norskekysten; Fra Steinodden til Lindesnes*, Kristiansand 1985: 1

Felles for disse oppslagsverkene er at de framstår som en systematisk og kronologisk samling av opplysninger om forlis, innen en viss periode og geografisk område. I denne sammenheng kommer håndteringen og nyttiggjørelsen av forlisene og vrakgodset inn som spredte kommentarer og opplysninger. I enkelte tilfeller blir berging og auksjoner nærmest brukt for å sette en slags sluttstrek for fortellingen om forlisene. De færreste presenterer en mer samlet og konkretisert framstilling av hvordan de påvirket lokalbefolkningen i det aktuelle området. Langfeldt er den som i størst grad tar fatt i denne problemstillingen, og viser hvordan bergingsarbeid og auksjoner kunne gi arbeid til mange i et lokalsamfunn. Han kan derfor, med godt grunnlag i arkivmaterialet, konkludere med at de mange skipsulykkene «var en del av kystbefolkningens hverdag».¹⁰

I seksbindsverket *Den norske sjøfarts historie; fra de ældste tider til vore dage*, hvor første bind utkom allerede i 1923, er det inkludert et eget kapittel om «Bjergning», skrevet av Kristian Thorbjørnsen. Dette er et av ytterst få steder hvor forstrandsretten til Froan (nord for Frøya) er blitt nevnt, og som vil bli omtalt nærmere i kapittel III og IV.¹¹ Thorbjørnsen konsentrerer seg i hovedsak om lovgivningen og bergingsselskapene på 1800-tallet. Han presenterer derfor et nokså skarpt skille mellom den moderne bergingsvirksomheten og det han betegner som de eldre tiders «bemægtigelsestrang».¹² Thorbjørnsen er en viktig bidragsyter til kunnskap om bergingsarbeid, bergingsselskapene og sjøfartslovgivningen, både gjennom dette kapittelet om «Bjergning», firebindsverket *Av Bjergningsvesenets historie* fra 1940-tallet, og *No cure – no pay: og andre hovedemner i bjergningsretten* fra 1951.¹³

Skipforlis og kystkultur som tema i norsk kulturhistorie

Den kulturhistoriske utforskningen av kystsamfunn har i stor grad vært et produkt av 1970-tallets sosialhistorie og 1980-tallets nyere kulturhistorie, med fokus på historie sett nedenfra. Med nye perspektiver på hverdagshistorie, mentaliteter og kulturelt meningsinnhold, ble det satt andre premisser for å utforske de mindre synlige gruppene i samfunnet. Bruk av begreper og tema som kystkultur ved utforskning av norske lokalsamfunn ble derfor mer markant fra denne perioden, i forhold til det tidligere fokuset på bondehistorie i norsk historieforskning. En slik endring ser vi også innen kulturvernet, hvor et økt fokus på kystkultur kom som en reaksjon

¹⁰ Langfeldt 2015: 12-13

¹¹ Kristian Thorbjørnsen, Bjergning, i Jacob S. Worm-Müller (red.) *Den norske sjøfarts historie: fra de ældste tider til vore dage* bind 3:2, Oslo 1929: 216

¹² Thorbjørnsen 1929: 211

¹³ Kristian Thorbjørnsen, *No cure – no pay: og andre hovedemner i bjergningsretten*, Oslo 1951

på den tidligere prioriteringen av bonde- og bygdekulturen.¹⁴ Det tok altså lang tid før første-reisguttene og skårungen ble sidestilt med odelsguttene i norsk historieskrivning. Dette ble poengtert i den første utgaven av hefteserien *Fortellinger om kyst-Norge*, som ble publisert fram mot jubileumsåret 2014.¹⁵ Det var også i 2014 at den første samlede framstillingen av *Norges fiskeri- og kysthistorie* sto klar.¹⁶ Ved 200-årsjubileet for den norske grunnloven ble det klart at kysthistorien skulle fremmes som en del av den nasjonale fortellingen, på en helt annen måte enn under nasjonsbyggingen etter 1814.

Selv med et økt fokus på kystkultur innen 1970-tallets historieskrivning, er det likevel forholdsvis lite å finne av kulturhistoriske publikasjoner med fokus på skipsforlis, vrakberging og vrakplyndring, i norsk sammenheng. Et viktig unntak er Svein Molaugs tobindsverk *Vår gamle kystkultur* fra 1985, som skulle være et slags supplement til Kristofer Vistedes *Vor gamle bondekultur* fra 1908.¹⁷ Molaug inkluderte kapitler om «Berging og strandrett» og «Vrak og vinning». Men det må bemerkes at disse kapitlene ble plassert i sammenheng med vern av fartøy og liv, og ikke som en del av ressurs- og næringsgrunnet ved kysten. Dette er nokså karakteriserende for hvordan temaet skipsforlis har blitt behandlet i norsk litteratur. I større verk som *Norsk Sjøfart* fra 1989,¹⁸ og *Norges fiskeri- og kysthistorie* fra 2014,¹⁹ blir omtalen av vrakberging redusert til en egen tekstboks, uten særlig sammenheng med resten av bøkens innhold. Et viktig unntak er hvordan Inga Elisabeth Næss i det nyere verket *Øylandet: dagligliv på Helgelandskysten* har inkludert «Rak» og «Uvær og forlis» under kapittelet om «Havet – vei og matfat».²⁰

Hovedproblemet med de fleste framstillingene av vrakberging i norsk litteratur, er at forfatterne ikke opererer med noe klart skille mellom lovlig berging og ulovlig plyndring. De unngår derfor også helt å drøfte denne problematikken. Begrepet «vrakberging» blir nesten uforbeholdent

¹⁴ Asbjørn Klepp, Hva er kystkultur? i Arnljot Løset og Per Sæther (red.), *Kystkultur; Særpreget og mangfold*, Volda 1992: 8

¹⁵ Anders Haaland og Årstein Svihus, Kyst- og havlandet; Kyst-Norge i et historisk perspektiv, i *Fortellinger om kyst-Norge*, Oslo 2009: 4

¹⁶ «norges-fiskeri-og-kysthistorie.w.uib.no, Kysten i fokus», <<https://norges-fiskeri-og-kysthistorie.w.uib.no/>>, u.å., akseptert 27.11.2018

¹⁷ Kristofer Visted, *Vor gamle bondekultur*, Oslo 1908

¹⁸ Johan G. Foss, Norsk sjøfart på 1500-tallet, i Brit Berggreen, Arne Emil Christensen og Bård Kolltveit (red.), *Norsk sjøfart bind 1*, Oslo 1989: 134-135

¹⁹ Arnljot Løseth, Vekst, liberalisering og tilrettelegging i Atle Døssland (red.), *Norges fiskeri- og kysthistorie bind II: Ekspansjon i eksportfiskeria 1720-1880*, Bergen 2014: 315

²⁰ Inga Elisabeth Næss, *Øylandet: dagligliv på Helgelandskysten*, Stamsund 2013: 67-72

knyttet til de umoralske og brutale sidene av tilværelsen ved kysten.²¹ Dermed blir det vanskelig for forfatterne å konstatere at det også eksisterte en lovlig og lovpålagt bergingsvirksomhet på 1700- og 1800-tallet. I denne avhandlingen vil jeg derfor se nærmere på dette skillet mellom lovlig og ulovlig håndtering av vrakgods, for å avklare hva som definerer berging og plyndring, og hva som eventuelt kan gjøre skillet mellom dem uklart.

Et annet trekk ved framstillingen av forlis er bruken av myter og fortellinger om vrakbergings umoralske sider, som til dels antydes å ha eksistert i allmenhetens bevissthet på 1700- og 1800-tallet. Dette blir gjerne brukt som et innslag av sensasjonsstoff for å pirre nysgjerrigheten til leseren, mer enn et forsøk på å utforske tematikken videre. Noen velger å påpeke usikkerheten rundt opphavet til disse fortellingene, men likevel er dette som regel med på å skape et nokså uklart skille mellom bruk av muntlige fortellinger og arkivmateriale som kilde. Flere bygger også opp under en «ingen røyk uten ild»-argumentasjon, hvor framstillinger av plyndring i muntlige fortellinger blir brukt som forklaring på at det må ligge noe sannhet bak ryktene. Dette til tross for at forfatternes innsamling av annet kildemateriale ikke gir det samme grunnlaget for en slik teori. En slik fortellertradisjon gjelder blant annet bruken av falske lys for å lokke skip på land, som vil bli omtalt nærmere i kapittel II om «Kulturelle forestillinger om hav og forlis».

I den norske forlislitteraturen blir fortellinger om falske lys, strandretten og kystboernes vinningslyst ofte satt opp imot den menneskelige plikten med å berge folk og skip, nærmest som om de to utelukker hverandre. Strandretten vil bli nærmere behandlet i kapittel III om «Vraklovgivningen». Kort fortalt dreier det seg om en rett på strandet gods, som skal ha gått på bekostning av rettssikkerheten til de skipbrudne. Kystboerne blir i mange tilfeller framstilt som om de er blottet for medfølelse, og at det er et resultat av å leve nært innpå havet og døden. I den andre enden av skalaen kan nevnes *Eventyrkysten: Fra Rørvik til Træna* av Gunnar Solum, hvor det er de mange helteberetningene som står i fokus. Dette knytter Solum opp mot selve kyst- og fiskerkulturen, og påpeker at «Erfaringer fra et hardt liv og møte med sorg og tragedie har gitt dem evnen til å forstå og til å hjelpe».²² Solum går derfor i motsatt retning enn mange andre, og bruker tragedier, påstått piratvirksomhet og rykter om falske lys som et bakteppe for en større beretning om heltedåd. De to ulike måtene å framstille kystboerne på baserer seg på at livet ved kysten i stor grad var preget av naturkreftene. Det vil derfor være et viktig mål med

²¹ Svein Molaug, *Vår gamle kystkultur bind II*, Oslo 1985: 223-224

²² Gunnar Solum, *Eventyrkysten; Fra Rørvik til Træna*, Namsos 1993: 57

denne avhandlingen å bruke forlis og vrakberging som en nyttig innfallsvinkel til å undersøke forholdet mellom menneske og natur.

Et annet navn som er vel verd å nevne i forhold til populærvitenskapelige arbeider om kystkultur, og deriblant forlis på trøndelagskysten, er forfatteren Leo Oterhals. Gjennom flere av sine verk påpeker Oterhals det jeg mener er ett av de viktigste aspektene i forholdet mellom mennesket og havet, nemlig de innviklede og overskridende grensene mellom liv og død. Oterhals er en av få som skriver om betydningen av vrakauksjonene, selv om også han skaper et utydelig bilde av lovlig og ulovlige former for berging. Vrakgods som bygningsmateriale i naust og uthus blir satt i sammenheng med det kystboerne klarte å lure unna kongen og de lokale embetsmennene.²³ Men han trekker også fram eksempler på at bergingsarbeid var knyttet til standardiserte takster for bergingslønn, og som i enkelte tilfeller kunne veie opp for dårlige fiskeår.²⁴

Vrakberging og plyndring på Hitra og Frøya

I bygdebøker er framstillingen av forlis og vrakberging ofte preget av å bli behandlet som et slags tilleggsstoff, ved siden av den mer sammenhengende framstillingen av lokalhistorien. Her blir det tydelig hvordan forlis først og fremst blir brukt til å framstille mer sensasjonelle hendelser i lokalsamfunnet, med et skarpt skille mellom det hverdagslige og det ekstraordinære. Et viktig mål med avhandlingen er nettopp å utforske hvorvidt det eksisterer et slik skille.

Bygdebøkene for Hitra og Frøya er skrevet av journalist og bygdebokforfatter Maurits Fugelsøy i løpet av 1950-1970-tallet. Dette gjelder både trebindsverket *Frøyaboka* og de to bindene om *Hitra: øya og folket*. Her er nettopp fortellinger om forlis tatt med som egne kapitler om «Ulykker på havet»²⁵ og «Ulykkesbud fra havet».²⁶ Likevel er Fugelsøy tydelig på at vrakberging og auksjoner medførte både arbeid, inntekter og ressurser til kystboerne, og påpeker at: «Berging av havarister og vrakgods kan betraktes som den første binæring for folk ute ved kysten». Med dette kommer – om enn noe kort – vrakberging inn som en del av kapitlet om «Sjøbønder og væringer» i *Frøyaboka*, hvor spesielt vrakauksjonene presenteres som en viktig hendelse for lokalbefolkningen og tilreisende.²⁷

²³ Leo Oterhals, *Stormhav: uvær over utvær*, Lagunen 1998: 43

²⁴ Oterhals 1998: 48

²⁵ Maurits Fugelsøy, *Frøyaboka bind I*, Trondheim 1955: 177

²⁶ Maurits Fugelsøy, *Hitra: øya og folket bind I*, Trondheim 1958: 160

²⁷ Fugelsøy 1955: 170-171

I begge bøkene er Fugelsøy tydelig på at «Embetsmennene passet på som smeder»²⁸ når det gjaldt strandede vrak og at «justisen i de tider var streng».²⁹ Selv om muligheten for vrakplyndring blir nevnt, er det tydelig at Fugelsøy har konkludert med at dette ikke var et stort problem. Men i likhet med så mange andre, blir det vanskelig å tyde hva slags kilder Fugelsøy egentlig baserer seg på. I begge bøkene nevner han blant annet strandfogder på 1700- og 1800-tallet.³⁰ En strandfogd var en tjenestemann som skulle ivareta kongens vrakrett, men var ikke en tittel i Norge etter 1600-tallet.³¹ Men ved å framheve myndighetenes rolle og evne til å overvåke kystbefolkningen, konkluderer likevel Fugelsøy med at kystboerne ikke var brutale plyndrere. I stedet lar han forlisene representere tap og vinning for lokalsamfunnet. Det var i hovedsak forlis av norske fiskefartøy som representerte tap av liv og verdier, mens de utenlandske handelsfartøyene ga mulighet for vinning. Videre i avhandlingen vil det bli viktig å fastslå hvilken rolle embetsmennene hadde, og hvilken mulighet de hadde til å overvåke lokalbefolkningen.

Vitenskapelige arbeider

Det er innen akademia at mangelen på kulturelle studier av vrakberging blir mest tydelig, og spesielt når det gjelder vrakberging på 1700- og 1800-tallet. Vrakberging som en binæring i områder som trøndelagskysten er altså et svært lite belyst tema i vitenskapelige studier. Det nærmeste vi kommer er i hovedsak arbeider som dreier seg om havarivirksomheten på sørlandskysten. Her er Egil Harald Grudes studier av havarinæringen og -trafikken på 1700-tallet et viktig bidrag.³² I tillegg kan nevnes studier av verftene, spesielt på Sørlandet, som var avgjørende for opprettelsen av en fast havarinæring, med tilbud om reparasjon av havarerte skip. Dette gjelder blant annet Michael Sars hovedoppgave *Gismerø verft gjennom 200 år fra 1946*.³³ I forbindelse med byhistorier fra Sørlandet er ofte havarinæringen tatt med som en viktig del av næringsgrunnlaget, slik som i Mandal³⁴ og Farsund bys historie.³⁵

²⁸ Fugelsøy 1955: 170

²⁹ Fugelsøy 1958: 161

³⁰ Fugelsøy 1958: 161 og Fugelsøy 1955: 177

³¹ «lokalhistoriewiki.no, Strandfogd», <<https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Leksikon:Strandfogd>>, 26. april 2012, aksessert 05.10.2020

³² Egil Harald Grude, Havaritrafikken på 1700-tallet – den lite kjente maritime næringa, i *Heimen* årg. 56, nr. 3, 2019

³³ Michael Sars, *Gismerø verft gjennom 200 år*, hovedoppgave i historie ved Universitetet i Oslo, 1946

³⁴ Finn-Einar Eliassen, *Mandal bys historie bind 1: den førindustrielle byen ca. 1500-1850*, Mandal 1995

³⁵ Olav Arild Abrahamsen, *Farsund bys historie: En by blir til – Fra stedets oppkomst til 1850, bind 1*, Farsund 1997

Den faste og organiserte havarinæringen, hvor enkeltpersoner kunne slå seg opp på berging og reparasjon av havarerte skip, ser ikke ut til å gjøre seg like gjeldende nordover langs norskekysten. Men studiene av havarinæringen har framhevet hvordan havari, forlis og håndtering av vrak var en viktig del av landets mangesidige historie, både når det gjelder byene og landdistriktene. Bergingsvirksomheten på Hitra og Frøya ble en slags midlertidig versjon av havarinæringen, da de delte visse likheter, men samtidig baserte seg på ulike premisser. En grundig sammenligning av forholdene på Sørlandet og Trøndelag ville vært svært interessant, men har ikke vært hovedmålet for denne avhandlingen. Likevel blir det et viktig utgangspunkt for gjennomgangen av bergingsarbeidet i kapittel IV.

Andre vitenskapelige produksjoner som omhandler forlis og håndtering av vrak, dreier seg for de meste om vrakene som kulturminner og marinarkeologiske undersøkelser. Her kan nevnes antologien *Hundre år over og under vann*, som ble utgitt til Norsk Maritimt Museums hundreårsjubileum i 2014,³⁶ og *The Unicorn Wreck* av Fredrik Søreide.³⁷ For det er og bør være en nær kobling mellom kulturminneforvaltning, marinarkeologiske og historiske studier av skipsforlis. I 1994 gjennomførte Vitenskapsmuseet i Trondheim grundige marinarkeologiske undersøkelser av området utenfor Sæbuøya på Hitra. Da tidligere Statoil skulle legge gassrørledning fra Haltenbanken til Tjeldbergodden på Nordmøre, ble det gjort funn av vrak på havbunnen nettopp her.³⁸ Undersøkelsene som ble utført i forbindelse med utbyggingen ble et viktig utgangspunkt for å kunne konstatere at vrakrestene tilhørte det russiske krigsskipet *Jedinorog*.³⁹ Dette har ført til at historien om «Russerforliset» har blitt kjent og dokumentert, blant annet i form av en utstilling på Kystmuseet i Sør-Trøndelag, og som utgangspunkt for min masteroppgave *Forliset av Enhjørningen; plyndring eller berging?*.⁴⁰

Ettersom flere rester av skipsvrak blir oppdaget og kartlagt blir det desto viktigere å få dannet et godt kunnskapsgrunnlag for kulturminnevern. Skipsvrak på havbunnen er ikke like tilgjengelige som andre typer kulturminner på land. Men med utviklingen av hobbydykkingen utover 1900-tallet, har det likevel vært viktig å spre kunnskap om den kulturhistoriske betydningen av

³⁶ Elisabeth S. Koren og Frode Kvalø (red.), *Hundre år over og under vann: Kapitler om maritim historie og arkeologi i anledning Norsk Maritimt Museums hundreårsjubileum*, Oslo 2014

³⁷ Fredrik Søreide og Marek E. Jasinski, *The Unicorn Wreck, central Norway: underwater archaeological investigations of an 18th-century Russian pink, using remotely-controlled equipment*, London 1998

³⁸ Marek E. Jasinski, Enhjørningen; om et dramatisk forlis med maritimarkæologisk etterspill, nr. 2 i skriftserien *Spor*, Trondheim 1994: 36

³⁹ Jasinski 1994: 39

⁴⁰ Sarah Dahle Hermanstad, *Forliset av Enhjørningen; plyndring eller berging?*, masteroppgave i historie ved NTNU, våren 2012

vrakene, for å hindre ødeleggelser og plyndring. Oddleif Lian presiserte på 1990-tallet at databasen over skipsforlis, som ble dannet på grunnlag av FOK-programmets forskningsprosjekt *Skriftlige kilder og skipsforlis*, ikke ville bli gjort tilgjengelig for publikum, nettopp for å hindre uønsket dykkervirksomhet.⁴¹

Ved bruk av blant annet VR (virtual reality) og AR (augmented reality)⁴² vil skjulte kulturminner og kulturminnelandskap på havbunnen kunne bli mye mer synlig og tilgjengelig for et større publikum i tiden som kommer. Dette vil gi et helt annet utgangspunkt for samhandling og utforskning av kulturminner enn tidligere. Under foredraget «Making Hidden Heritage Visible», ved konferansen *Society and the Sea* i London 2018, presenterte Craig Newbery-Jones konseptet med bruk av nettopp VR og AR, for å skape tilgang til kulturminner under vann. Dette vil gi flere muligheten til å oppdage «fortiden» i landskapet.⁴³ Men desto viktigere blir det å stille spørsmål om hva konsekvensene av en slik økt tilgang vil bety for forståelsen av både landskapet, kulturminnene og den historiske konteksten.

De kulturelle forestillingene om havet og skipsvrakene, som ligger skjult under havoverflaten, har vært preget av et narrativ hvor det skjulte og utilgjengelige nettopp har vært et bærende element. Dette vil jeg komme tilbake til i kapittel II. Et godt kunnskapsgrunnlag og historisk kontekst vil spille en viktig rolle som både bakteppe, grunnlag og bindeledd mellom kulturminner, kulturminnelandskap og økt involvering fra et større publikum. Et av målene med denne avhandlingen er nettopp å danne et slikt grunnlag.

Dansk litteratur – vrakberging som kultur og næring

Utenfor Norge finner vi flere studier av forlis, vrakberging og plyndring. I Danmark har dette vært et mer belyst tema enn i Norge, og blant annet Anders Bloksgaard, Christian Tarbensen Christensen, Poul Holm og Louis E. Grandjean har skrevet om vrakberging. Ettersom Norge var i union med Danmark fram til 1814, utgjør disse arbeidene et særlig viktig utgangspunkt

⁴¹ Oddleif Lian, *Skriftlige kilder og skipsforlis*, FOK-programmets skriftserie nr. 8, Oslo 1993: 8

⁴² Virtual reality eller virtuell virkelighet handler om å erstatte så mange sanseintrykk som mulig med virtuelle inntrykk. Augmented reality, eller utvidet virkelighet, handler om å legge et lag med digitalt tilleggsinnhold oppå et bilde eller video. «dn.no, Alt du trenger å vite om VR og AR», <<https://www.dn.no/teknologi/morgendagens-naringsliv/vr/ar/alt-du-trenger-a-vite-om-vr-og-ar/2-1-314660>>, av Magnus Eidem, 16. april 2018, aksessert 18.11.2020

⁴³ Craig Newbery-Jones, *Making Hidden Heritage Visible: Mobile, Geospatial and Gaming Technologies as Mass "Edutainment" to promote Engagement with Underwater Cultural Heritage*, paper til konferansen *Society and the Sea: Investinblue – the values of the ocean and coasts for sustainable development*, 6. september 2018, University of Greenwich, London

for å se problemstillingene i denne avhandlingen i sammenheng med en bredere internasjonal forskningslitteratur. I motsetning til den norske litteraturen, har bergingsarbeid i disse arbeidene i mye større grad blitt utforsket som en del av den danske kystkulturen og næringsvirksomheten.

Anders Bloksgaard har bidratt til å gi et samlet og overordnet bilde av strandingshistoriens utvikling og variasjoner fra 1800-2000. Han har brukt en rekke ulike typer kilder og litteratur, for å blant annet avdekke de administrative prosedyrene og aktørene, samt bergingens betydning for lokalsamfunnet. Spesielt interessant er det hvordan han framhever at lovgivningen på mange måter var det limet som holdt alle aktørene og elementene sammen.⁴⁴ Jeg vil i kapittel V om «Vrakplyndring» påpeke det jeg mener er et visst slingringsmonn i det dansk-norske lovverket, som omfavnet bergingsvirksomheten i en nokså vid forstand. På denne måten utgjør lovverket nettopp et slags lim, som var med på å binde sammen de ulike aktivitetene i etterkant av et forlis, og sørget for at prosessen fikk en mer organisert form.

Christian Tarbensen Christensens verk *De nærer sig af vrage...* utgjør en svært interessant kulturhistorisk studie av vrakberging i Danmark. Her ligger fokuset på å formidle vrakberging nettopp som en del av dagliglivet, og som en alternativ handelsvei, og med vrakauksjonene som kystboernes markedsplass.⁴⁵ Han har derfor sett nærmere på forstrandsretten, strandfogdene, strandforpaktere og strandridere, og de statsautoriserte og private bergingslagene.⁴⁶ Christensen påpeker også at «Strandfogedernes og strandlenenes store antal skal ses i forhold til de tilsvarende store mængder vragods, der inddrev på stranden i 1800-årene».⁴⁷ Han er tydelig på hvordan dette vrakgodset påvirket kystboerne ved at de blant annet fikk kjennskap til nesten alle materielle produkter i verden, og kommer med eksempler på hvordan diverse vrakgods ble benyttet av lokalbefolkningen.⁴⁸ Christensen gir et innblikk i en kystkultur hvor havet representerte forsyningsveien, strandfogdens oppbevaring av vrakgods utgjorde forrådet, og auksjonene omsetningsstedet.⁴⁹ Gjennom denne avhandlingen vil jeg søke å gi et lignende innblikk i hvordan vrakgods ble en del av kystkulturen på Hitra og Frøya, men med utgangspunkt i et område som ikke var preget av like store antall forlis og mengder med vrakgods som i Danmark.

⁴⁴ Anders Bloksgaard, *Dansk strandingshistorie: Den enes død – den andens brød: En definition og analyse af dansk strandingshistorie ca. 1800-2000*, magisteravhandling i historie ved Københavns Universitet, 2003: 4-5

⁴⁵ Christian Tarbensen Christensen og Alan Hjorth Rasmussen (red.), *De nærer sig af vrage...: Blant strandfogeder, bjergere og redningsmænd imellem Nymindegab og Thorsminde*, Foreningen Danmarks Folkeminders skrifter bind 87, København 1995: 5

⁴⁶ Christensen 1995: 12-15

⁴⁷ Christensen 1995: 18

⁴⁸ Christensen 1995: 177-178

⁴⁹ Christensen 1995: 187

Poul Holm har påpekt hvordan vrakberging ble en del av den fleksible kombinasjonsnæringen, som én av flere kontantgivende næringer ved kysten.⁵⁰ Dette vil jeg i kapittel IV også vise at var situasjonen i Norge. Men i Danmark fikk bergingsvirksomheten en annen karakter, både ved innføringen av organiserte bergingslag, og fordi stranden i større grad ble inndelt i ulike administrative soner.⁵¹ Her kommer det også fram hvordan ulike topografiske forhold spilte en avgjørende rolle for bergingsvirksomhetens karakter. For på stranden, i motsetning til i skjærgården, kunne vrakene bli liggende i lengre tid, og gi kystboerne større mulighet til å berge lasten.⁵²

Holm framhever vrakberging som en fullt lovlig og organisert virksomhet, og mener plyndring i størst grad dreide seg om mindre tilfeller av unndragelse. Dette gjaldt blant annet det han kaller «stråning», hvor kystboerne sanket drivgods på stranden etter en storm, og som presenteres som de tilfeller hvor øvrighet og lokalbefolkning var mest uenig i rettsoppfatningen.⁵³ En slik teori om mulig unndragelse av mindre verdifullt vrakgods vil også undersøkes nærmere i kapittel V, i forbindelse med plyndringsforsøk på Hitra og Frøya. Holm påpeker samtidig hvordan vrakberging ble spesielt viktig i enkelte områder ved kysten, og at harde forhandlinger om bergingslønn kunne gi kystboerne et ufortjent dårlig rykte.⁵⁴ Bergingslønn som potensiell kilde til konflikt i Norge, vil bli behandlet nærmere i kapittel IV om «Vrakberging».

Louis E. Grandjeans *Skibbruddets saga* omtales av blant annet Bloksgaard som «strandingshistoriens hovedværk».⁵⁵ Grandjean begynner sin fortelling i oldtiden og ser på utviklingen utover 1800-tallet. Han framhever hvordan denne utviklingen har vært preget av en langsom overgang fra strandrett til forstrandsrett, og videre til de moderne bergingselskapene.⁵⁶ Utviklingen i Danmark ble altså tidlig preget av mer organiserte former for berging, gjennom bergingslag og «vrakere» med kongelig privilegiebrev, og inndelingen av stranden i forstrender under oppsyn av strandfogdene.⁵⁷ Likevel påpeker han at vrakplyndring kunne forekomme, både som «aktive strandrøveri» og «passiv strandingspolitikk», hvor kyst-

⁵⁰ Poul Holm, *Kystfolk; Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914*, Esbjerg 1991: 38

⁵¹ Holm 1991: 240

⁵² Holm 1991: 39

⁵³ Holm 1991: 240

⁵⁴ Holm 1991: 240-241

⁵⁵ Bloksgaard 2003:12

⁵⁶ Louis E. Grandjean, *Skibbruddets Saga*, Sjøhistoriske skrifter I, København 1947: 69

⁵⁷ Grandjean 1947: 69

boerne blant annet holdt tilbake hjelp, eller tvang fram en større andel i bergingslønn.⁵⁸ Han konkluderer med at det i praksis ble utøvd en rekke lovstridige handlinger, både det som kunne anmeldes og det som aldri ble avdekket. Så til tross for at Grandjean gjennom sitt arbeid har vist til en lovlig og organisert bergingsvirksomhet, mener han de mange forlisene likevel utgjør et «meget mørkt kapittel i søhistorien».⁵⁹

Grandjean konkluderer, som så mange andre, med at den såkalte strandretten levde videre til tross for nye lovbestemmelser.⁶⁰ De «humane synsvinkler» skal derfor ha brukt lengre tid på å gjøre seg gjeldende blant kystboerne og bergerne.⁶¹ Strandrettsbegrepet går igjen i mye av den internasjonale litteraturen om forlis, og blir blant annet av den finske historikeren Yrjö Kaukiainen framhevet som en del av en felles-europeisk tradisjon. Ikke bare skal strandretten ha utgjort det tidligste utgangspunktet for utviklingen av lover og regler om håndtering av forlis, men den brukes også til å poengtere og forklare at kystboere, selv på 1700- og 1800-tallet, hevdet en nedarvet rett på alt vrakgods.⁶² Strandretten var derfor ikke begrenset av nasjonale grenser og lovgivning, og skal til en viss grad ha eksistert i omtrent alle kystområder. I den norske forlislitteraturen har blant annet Svein Molaug vært ivrig i å framheve vrakplyndring som en etterlevning av den samme «barbariske strandretten».⁶³ Strandretten vil derfor behandles nærmere i kapittel III om «Vraklovgivningen», for å belyse hva den i utgangspunktet gikk ut på, og i hvilken grad den kan sies å gjøre seg gjeldende i Norge på 1700- og 1800-tallet.

De danske studiene går langt i å etablere vrakberging som en integrert del av den danske kystkulturen. I utgangspunktet er utforskningen av forlis, vrakberging og plyndring ved norskekysten på 1700- og begynnelsen av 1800-tallet nært koblet til Danmark. Norge var i union med Danmark fram til 1814, kongen og sentralmyndighetene satt i København, embetsmennene var danske eller hadde sin utdanning fra Danmark, og en felles lovgivning om håndtering av forlis og vrak hadde blitt utformet i København. Likevel var forholdene rundt bergingsvirksomheten i Danmark og Norge svært forskjellige. Det ser ikke ut til å eksistere noen form for komparativ studie av den norske og danske bergingsvirksomheten, som definitivt ville vært en interessant retning å gå videre med. Men utgangspunktet for denne avhandlingen er altså en form for

⁵⁸ Grandjean 1947: 55-56

⁵⁹ Grandjean 1947: 109

⁶⁰ Grandjean 1947: 61

⁶¹ Grandjean: 1974: 109

⁶² Yrjö Kaukiainen, Wreck-plundering by East Finnish Coastal People – Criminal Tradition or Popular Culture? i *Northern Seas* 1999: 93-94

⁶³ Molaug 1985: 223

bergingsvirksomhet som ikke ligner de organiserte bergingslagene i Danmark. Likhetsstrekkene ligger i stedet i vrakberging som en form for binæring for kystboerne, som vil bli omtalt i kapittel IV om «Vrakberging».

Vrakplyndring i internasjonal litteratur

Studier av forlis utenfor Skandinavia dreier seg i hovedsak om *vrakplyndring*, og hvordan både brutale og ikke-voldelige former for plyndring har blitt oppfattet som en del av kystkulturen og den økonomiske aktiviteten i kystområdene. Viktige bidrag her er arbeidene til Yrjö Kaukiainen om forholdene på kysten av Øst-Finland, Alain Cabantous om plyndring og alternative handelsmarkeder langs kysten av Frankrike,⁶⁴ Kersti Lust om forholdet mellom godseiere og bønder i Estland og Livland under russisk styre,⁶⁵ Cathryn Pearce og John Rule om plyndring i sørlige deler av England, først og fremst Cornwall,⁶⁶ og Brad Duncan om forlis som kulturlandskap i Queenscliffe i Australia.⁶⁷ Disse studiene søker å sette vrakplyndring inn i en bredere kulturell kontekst, framfor å begrense den til en form for kriminalitet. Men mange historikere opererer med et like uklart skille mellom lovlig bergingsaktivitet og plyndring, som i den norske forlislitteraturen. Det er altså ikke bare snakk om uklarheter når det gjelder en form for gråsoner mellom lovlig og ulovlig aktivitet blant kystboerne i samtiden, men også fordi enkelte forfattere er uklare i begrepsbruken. Vrakplyndring som kulturelt konsept blir ofte framhevet på bekostning av potensielt lovlig bergingsarbeid, og det blir uklart om lovlig bergingsvirksomhet kan ha foregått samtidig, og på hvilke måter. Det blir derfor vanskelig å få et inntrykk av hvordan kystboerne forholdt seg til plyndring, når det ikke blir gitt et godt nok sammenligningsgrunnlag opp imot hva de hadde lov, rett og plikt til å gjøre.

I engelskspråklige studier er det i hovedsak begrepet «wrecking» som har blitt brukt om vrakplyndring. Cathryn Pearce har delt begrepet inn i tre kategorier, som i varierende grad handler om å stjele og tilegne seg vrakgods, framfor å berge på vegne av andre: 1) plyndring fra skip, både tilsiktet og opportunistisk, altså enten ved bevisst å føre et skip i ulykke, eller å plyndre et

⁶⁴ Alain Cabantous, *Les côtes barbares: Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France 1680-1830*, Paris 1993

⁶⁵ Kersti Lust, Wrecking Peasants and Salvaging Landlords – Or Vice Versa? Wrecking in the Russian Baltic Provinces of Estland and Livland, 1780-1870, i *International Review of Social History*, nr. 62, 2017

⁶⁶ Cathryn Jean Pearce, *So Barbarous a Practice: Cornish wrecking ca. 1700-1860, and its survival as popular myth*, doktorgradsavhandling i historie ved University of Greenwich, 2007 og John G. Rule, Social Crime in the Rural South in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries, i John G. Rule og Roger Wells, *Crime Protest and Popular Politics in Southern England, 1740-1850*, London 1997

⁶⁷ Brad Gregory Duncan, *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

allerede forlist skip, 2) tilegnelse av vrakgods, enten direkte fra forlisstedet i forbindelse med ulykken og bergingsarbeidet, eller det som myndighetene hadde i sin besittelse og 3) sinking av vrakgods som ble skylt i land etter et forlis, eller også uten direkte tilknytning til et kjent forlis.⁶⁸ Pearce skiller også mellom vrakplyndrere slik de framstår i muntlige fortellinger og litteratur («mythic wrecking»), faktiske tilfeller av plyndring («plunderers»), de som drev sinking av vrakgods fra stranden på lik linje med annet drivgods («harvesters»), og de som drev lovlig bergingsvirksomhet («salvors»)⁶⁹. I utgangspunktet går det altså et skille mellom «wrecking» og «salvaging», som tilsvarer et skille mellom ulovlig og lovlig håndtering av vrakgods. Som regel er det likevel begrepet «wrecking» som ligger til grunn for studier av vrakplyndring, hvor også lovlig bergingsvirksomhet blir blandet inn i ulik grad. Det er derfor et viktig mål med denne avhandlingen å foreta en grundig gjennomgang av hva lovlig bergingsarbeid faktisk gikk ut på, for deretter å se nærmere på potensiell ulovlig aktivitet. Derfor vil bergingsvirksomheten bli behandlet i et eget kapittel, før jeg i kapittel V vil se på potensielle gråsoner og uklare skiller mellom den lovlige og ulovlige aktiviteten.

Sosial kriminalitet, moralsk økonomi, moralsk berettigelse og det guddommelige forsyn

I den internasjonale forskningslitteraturen er det spesielt fire teoretiske begreper som går igjen i studiene av vrakplyndring. Dette gjelder sosial kriminalitet (social crime), moralsk økonomi (moral economy), moralsk berettigelse (moral entitlement) og det guddommelige forsyn (Providence). Selve begrepene stammer opprinnelig fra blant annet Eric Hobsbawm og Edward Palmer Thompson, men de viktigste bidragene om forlis og vrakplyndring i denne sammenheng finner vi hos John Rule, Cathryn Pearce, Yrjö Kaukiainen, og Alain Cabantous.

Vrakplyndring har blitt sett på som en form for sosial kriminalitet med blant annet utgangspunkt i historikeren Eric Hobsbawms teori om sosiale banditter (social bandits). Dette var mennesker som utførte kriminelle handlinger, men som hadde støtte i befolkningen, og da først og fremst bondebefolkningen. Sosiale banditter var ifølge Hobsbawm rebeller som myndighetene anså som kriminelle, men som av bondebefolkningen ble tolket som helter og forkjempere for rettferdighet. De var selv en del av bondesamfunnet, og skilte seg ut fra andre typer banditter fordi de ikke gjorde bøndene til sine ofre.⁷⁰ Når det gjelder begrepet sosial banditt er altså den sosiale støtten blant folket knyttet til enkeltpersonen, altså gjerningsmannen. Historikeren John Rule

⁶⁸ Pearce 2007: 2-3

⁶⁹ Pearce 2007: 3-4

⁷⁰ Eric Hobsbawm, *Bandits*, London 2001: 20

bruker i stedet sosial kriminalitet som utgangspunkt for å dekke selve handlingen det er snakk om, uavhengig av person. En aktivitet som vrakplyndring kunne altså begås av hvem som helst, fordi det var selve plyndringsaktiviteten som hadde støtte blant folket.⁷¹

Sosial kriminalitet omfatter handlinger og aktiviteter som ifølge myndighetene og de offisielle lovbestemmelsene var kriminelle, men som av de som utførte handlingen ikke ble oppfattet som et brudd på lov og rett. De hadde samtidig en bred støtte blant vanlige folk i lavere sosiale grupper, som først og fremst gjaldt den fattige bondebefolkningen.⁷² Vrakplyndring som sosial kriminalitet, handlet om at kystbefolkningen oppfattet vrakgods som en del av sitt ressursgrunnlag, og derfor ble det ikke ansett som plyndring og tyveri å forsyne seg av det. Det var et bytte gitt til dem av havet, og det var ingen som kunne nekte dem å benytte seg av dette byttet. Menneskene som utførte denne typen handling anså ikke seg selv som lovløse mennesker, og ville i andre situasjoner følge gjeldende lovverk.⁷³

Sosial kriminalitet dreide seg gjerne om det som ble oppfattet som generelle misnøyer blant folk, og som resulterte i aktiviteter som vrakplyndring, smugling og krypskyting. Slike aktiviteter kunne oppfattes som en form for protest mot økt kontroll ovenfra og begrensninger av rettigheter, men også om nødvendigheten av å kunne skaffe ressurser til livets opphold.⁷⁴ Rule understreker samtidig at vrakplyndring likevel skilte seg fra krypskyting og smugling, fordi det i mye mindre grad ble slått ned på av myndighetene. Selv om det gjaldt en forbrytelse mot annen manns eiendom, var det ikke et brudd med det han framhevet som «the sacred property of the landed magistracy», på samme måte som krypskyting. I motsetning til smugling var det heller ikke en krenkelse mot kongens inntekter, fordi det i større grad var en ad hoc-aktivitet: det var ingen sammenhengende plyndringsaktivitet over lengre tid, utført av en permanent bande, som utgjorde en konstant trussel mot lov og orden.⁷⁵ Vrakplyndring dreide seg i det store og hele om opportuniste, altså om å utnytte de mulighetene som presenterte seg der og da.

⁷¹ Rule 1997: 158

⁷² Rule 1997: 154

⁷³ Rule 1997: 159-160

⁷⁴ Rule 1997: 157

⁷⁵ John G. Rule, Wrecking and Coastal Plunder, i Douglas Hay, Peter Linebaugh, John G. Rule, E.P. Thompson og Cal Winslow, *Albion's Fatal Tree: Crime and Society in Eighteenth-Century England*, London/New York 2011: 185-186

I denne avhandlingen vil det være relevant å se på vrakplyndring som et resultat av opportuniste, og som et uttrykk for sosial kriminalitet. Likevel vil det ikke være like førende for analysen av forholdene på Hitra og Frøya, som i de sørlige delene av England, hvor John Rule foretok sine studier. Vrakplyndring var ikke like utbredt på trøndelagskysten som i England, og i tillegg virker det ikke å være snakk om en felles handling som involverte hele lokalsamfunnet. Derfor vil det være relevant å utforske andre motiver og forklaringer. Cathryn Pearce har blant annet påpekt hvordan den mildeste formen for «wrecking», altså det å sanke vrakgods fra stranden, som ikke nødvendigvis var tilknyttet et konkret forlis (beach harvesting), nettopp kunne utgjøre en type sosial kriminalitet. Dette virker å være den mest utbredte formen for tilegnelse av vrakgods utenom bergingsarbeid, og som i størst grad kunne aksepteres blant allmuen.⁷⁶ Dette omfatter også det Holm betegnet som «stråning» i Danmark.⁷⁷ Det er derfor dette som blir mest relevant å ta med videre når jeg skal se nærmere på forholdene på Hitra og Frøya.

Vrakplyndring som en form for sosial kriminalitet ville altså ifølge Rule ha omfattet en utbredt lokal motstand mot myndighetene, en felles enighet i hvilke rettigheter folk ønsket å forsvare, og mer eller mindre aksept av alle typer vrakplyndring, selv voldelige handlinger.⁷⁸ Men et viktig poeng er altså at sosial kriminalitet ikke nødvendigvis passer alle former for plyndring. Cathryn Pearce har påpekt at voldelige former for plyndring i større grad gikk imot det folk flest mente var riktig, og kan derfor ikke betegnes som sosial kriminalitet på lik linje med «beach harvesting». Å beskytte sin rett til å drive bergingsvirksomhet og motta bergingslønn kunne derimot foregå ved å gjennomføre ikke-voldelige former for plyndring, og som derfor hadde bred aksept blant befolkningen. Kystbefolkningen hadde altså skapt et sett med egne moralske koder og metoder for moderering og mekling mellom dem. Dette sørget for en viss grad av kollektiv autoritet når allmuens normer og tradisjonelle syn på rettigheter kom i konflikt med myndighetenes økte sentralisering av makt og autoritet. Kystbefolkningen klarte å opprettholde sitt eget syn på «wrecking», samtidig som det eksisterte et alternativt synspunkt fra myndighetenes side.⁷⁹

⁷⁶ Pearce 2007: 132

⁷⁷ Holm 1991: 240

⁷⁸ Rule 1997: 162

⁷⁹ Pearce 2007: 132

Et slik sett med moralske koder og tradisjonelle syn på rettigheter ligger nært opp mot forståelsen av plyndring som moralsk økonomi. Historikeren Edward Palmer Thompson har brukt dette begrepet for å forklare hvordan matopprør i England hang sammen med brudd på tradisjonelle, sosiale normer og forpliktelser, og som derfor medførte kollektive handlinger som matopprør og protester.⁸⁰ Yrjö Kaukiainen setter også begrepet moralsk økonomi i sammenheng med strandretten.⁸¹ Han utforsker spørsmålet om befolkningen ved kysten av Øst-Finland plyndret fordi de kjempet for gamle rettigheter, eller om plyndring ble oppfattet som én av flere måter å utnytte tilgjengelige ressurser på, fordi det samsvarte med de materielle interessene hos kystboerne.⁸² Med utgangspunkt i det han karakteriserer som isolerte øysamfunn, argumenterer han for at avstanden til religiøse og verdslige myndigheter skapte rom for en kulturelt betinget moralsk økonomi. Dette, i tillegg til en sterk grad av samhold innad i lokalsamfunnet, var med på å danne et slags belte av lovløshet langs kysten.⁸³

Cathryn Pearce har, i sin studie av vrakplyndring i Cornwall i England, tatt større høyde for at kystbefolkningen, og de som deltok i vrakplyndringsaktiviteter, bestod av en sammensatt gruppe mennesker. De hadde varierende motiver, og en varierende grad av aksept blant allmuen. Hun har blant annet lagt vekt på hvordan kystbefolkningen hadde sin egen folkelige moral (popular morality), som gjorde at de kunne utføre både plyndring, berging og livredning samtidig.⁸⁴ Hun baserer seg da på Antonio Gramscis begrep, hvor folkelig moral omfatter et sett med levere regler basert på skikk og sedvane. Det er altså snakk om normer som er mye sterkere, mer seiglivet, og mer effektive enn den offisielle moralen. Pearce mener vrakplyndring i større grad kan forstås som en moralsk berettigelse, hvor det handlet om en rett til å drive berging, og ikke nødvendigvis en direkte rett på vrak og vrakgods. Hun setter altså vrakplyndring i sammenheng med en generell holdning om belønning for utført arbeid, som også dannet grunnlaget for de fleste andre aktiviteter i samfunnet.⁸⁵

Vrakplyndring som en moralsk berettiget aktivitet kunne altså bli utløst når prinsippet om gjensidig utveksling av tjenester og varer ble truet, for eksempel når bergingsaktiviteten ble truet av

⁸⁰ Edward Palmer Thompson, *The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century*, i *Past & Present*, nr. 50, Oxford 1971: 79

⁸¹ Kaukiainen 1999: 93-94

⁸² Kaukiainen 1999: 95

⁸³ Kaukiainen 1999: 98

⁸⁴ Pearce 2007: 132

⁸⁵ Pearce 2007: 114-115

en økende kontroll fra myndighetene.⁸⁶ Vrakplyndring ble altså i utgangspunktet ikke sosialt akseptert, men når det var snakk om å beskytte en gruppe menneskers rett til å drive bergingsarbeid og motta lønn, ble situasjonen en annen. Det samme gjaldt også hvis tollvesenet truet med å ødelegge varer som ikke ble fortollet, framfor å gjøre det tilgjengelig for lokalbefolkningen. Da var det visse vilkår til stede, som legitimerte plyndring av vrakgods.⁸⁷ Overtramp fra myndighetenes side ser derfor ut til å være et svært viktig argument for berettigelsen av plyndring, spesielt blant dem som i utgangspunktet ønsket å drive lovlig berging.⁸⁸

Både sosial kriminalitet, moralsk økonomi og moralsk berettigelse handler altså på mange måter om å legitimere plyndring av vrak og ulovlig tilegnelse av vrakgods. En slik legitimering ble ytterligere styrket av at vrakgods kunne bli oppfattet som en del av det guddommelige forsyn, som en gave fra Gud. Dette kan både knyttes til en forståelse av at alt det som skylte på land tilhørte finneren, eller også at skipsvrak ble oppfattet som et middel for å forsyne fattige mennesker med nødvendige ressurser. Vrakgods som en del av det guddommelige forsyn kunne også omfatte tilgang på varer som vanligvis lå utenfor folks kulturelle kapital.⁸⁹ Kulturell kapital forstås her som en måte å formidle sosial status gjennom varer og forbruk, hvor spesifikke varer ble begrenset til en elite gjennom blant annet lovgivning og priser. Dette mener Pearce ble spesielt synlig i England på 1700-1800-tallet, da luksusvarer som sukker, kaffe og te i større grad ble forbeholdt eliten, nettopp som et synlig tegn på status. Både plyndring og smugling ble en måte å tilegne seg økonomisk og kulturell kapital, og å unngå tollavgifter.⁹⁰

Alain Cabantous har i denne sammenheng påpekt hvordan forholdet mellom mennesket og havet var preget av en forståelse av havet som et alternativt sted for å sanke ressurser, skapt av Gud. Vrakgods kunne derfor sankes og brukes til å dekke egne materielle behov, men også til å drive varehandel og bygge alternative handelsnettverk.⁹¹ Men havet som et uttrykk for Guds velvillighet, eller havet som en velgjører (*d'une mer bienfaisante*), var også preget av onde krefter: «Havet gir, men det gir på en dårlig måte, som om med anger. Med vold...».⁹² Kystbefolkningen ofret liv og helse for å berge vrakgods, og dermed var de også berettiget til å beholde det. Denne berettigelsen var altså ikke rotfestet i samtidens lovbestemmelser, men i

⁸⁶ Pearce 2007: 116

⁸⁷ Pearce 2007: 120-121

⁸⁸ Pearce 2007: 119

⁸⁹ Pearce 2007: 106-108

⁹⁰ Pearce 2007: 109

⁹¹ Cabantous 1993: 90

⁹² Cabantous 1993: 209, *La mer donne, mais elle donne mal, comme à regret. Avec violence...*

forståelsen av at det var andre krefter som styrte tilgangen på vrakgods. Vrakgods som en gave fra havet og fra Gud er et konsept som blir trukket fram av samtlige historikere og forfattere i forbindelse med studier av vrakplyndring og forlis, både i Norge og resten av verden. Dette vil derfor være et svært viktig utgangspunkt for å forstå hvordan lokalbefolkningen på Hitra og Frøya forholdt seg til forlis og vrak, og vil diskuteres nærmere i kapittel VI om «Vrakgods som ressurs».

Moralsk økonomi eller sosial kriminalitet handler på mange måter om å kjempe for rettigheter mennesker har hatt tidligere, altså sosial legitimering av noe juridisk sett illegalt. Det utgjør et moralsk fellesskap, en hverdagsøkonomi og en uformell rett. Det handler om nedarvede og innarbeidede rettigheter, men som ikke nødvendigvis er bevisste eller formaliserte. Det er gjerne noe det blir snakket om, og handlet etter, først når disse rettighetene ble truet eller brutt. Det er altså ikke rettigheter som er eksplisitt ordlagt som lover og regler, men som er moralsk fundert. Videre i denne avhandlingen vil det være relevant å utforske ulike måter å forstå eventuell plyndringsaktivitet på, med utgangspunkt i disse begrepene. Da vil jeg først og fremst fokusere på hvordan moralsk økonomi og berettigelse kan tolkes som en mer hverdagslig måte å håndtere verdier og ressurser på, og som en mer uformell måte å tenke om hva som var rett og galt i økonomiske sammenhenger. Dette vil altså være et viktig utgangspunkt for analysen av vrakplyndring i kapittel V.

Teoretiske begreper

Sosial kriminalitet, moralsk økonomi, moralsk berettigelse og guddommelig forsyn er altså teorier som har vært mye brukt i studier av vrakplyndring, og av vrakgodsets betydning for lokalsamfunnet. Men i min utforskning av vrakberging og vrakplyndring ønsker jeg i større grad å fokusere på tre andre begreper, nemlig oppgavelandskap (taskscape), liminalitet og egenvilje (Eigensinn). Disse begrepene mener jeg vil gi en helt ny og svært interessant innfallsvinkel til å forstå betydningen av forlisene for kystbefolkningen.

Oppgavelandskap

Oppgavelandskap, eller taskscape, er et begrep etablert av antropologen Tim Ingold, og dreier seg om menneskenes måte å tilegne seg landskapet på, ut ifra hvordan de så et potensiale i det

og utførte visse aktiviteter der.⁹³ Et oppgavelandskap framstår altså som en orden av relaterte aktiviteter, mens et landskap utgjør en orden av relaterte egenskaper.⁹⁴ Oppgavelandskapet ved forlisstedet var kanskje i utgangspunktet preget av mulighet for fiske og selfangst, eller var et område som ble unngått på grunn av sterk strømføring i sjøen. Ved forlis ble det utløst muligheter for å drive bergingsvirksomhet eller plyndring, sanke ressurser, drive handelsvirksomhet og skaffe lønnet arbeid, eller det ble en attraksjon og utgangspunkt for fortellinger og sagn. Et slik dynamisk oppgavelandskap kjennetegner kystsamfunnet i sin helhet, med ulike oppgaver i ulike sesonger, eller oppgaver som dukker opp med varierende mellomrom. Bergingsvirksomhet eller plyndring ble aktualisert som oppgaver i kystlandskapet med en gang et skipsvrak dukket opp i nærområdet.

Alle de mulige aktivitetene i oppgavelandskapet ble altså en del av kystbefolkningens hverdag, både gjennom regelmessige, sesongbaserte og mer eller mindre tilfeldige oppgaver. Narve Fulsås poengterer at for fiskere i Nord-Norge var selve årssyklusen bestemt av arbeidsoppgaver som foregikk på ulike steder til ulike tider.⁹⁵ Dette setter han i sammenheng med det Kristine Lind Grøttland har betegnet som ett eneste stort «hjem», som bestod av både husene, innmarka, utmarka, skogen, fjellet og sjøen, og som til sammen utgjorde hjemmet til de nordnorske fiskerbøndene.⁹⁶ Dette betegner også forholdene ved Hitra og Frøya, hvor kystboerne hadde sitt virke både nært og fjernt, i hus og naust, på de mange øyene og holmene, på sjøen, og videre utover. Arbeidsoppgaver, lokalkunnskap og hverdagsliv var knyttet til et større område enn bare hus og innmark. Når et forlis forekom i slike «hjemlige» trakter, kan det nettopp sees i sammenheng med det å skulle skjytte egne ressurser, arbeid og hjem. Et forlis var ikke bare en tragedie separat fra den øvrige aktiviteten ved kysten, men én av flere potensielle oppgaver i løpet av et år.

Marinarkeolog Brad Duncan har også vært tydelig på at skipsvrakene ble en del av kulturlandskapet ved kysten av Queenscliffe i Australia.⁹⁷ Han benytter seg ikke av begrepet oppgavelandskap, men poengterer likevel hvordan et forlis var med på å gjøre noe med måten kystboerne forholdt seg til landskapet på. Hans interessante tolkning er at forlis som en hendelse

⁹³ Her bruker jeg formuleringen om «taskscape» i Ella Johansson, Skogsløpare og vedbodsstökare, i Ingar Kaldal, Ella Johansson, Bo Fritzbøger og Hanna Snellman (red.), *Skogsliv: kulturella processer i nordiska skogsbygder*, Lund 2000: 54

⁹⁴ Tim Ingold, The Temporality of the Landscape, i *World Archaeology* vol. 25 nr.2, 1993: 158

⁹⁵ Narve Fulsås, *Havet, døden og været: Kulturell modernisering i Kyst-Noreg 1850-1950*, Oslo 2003: 13

⁹⁶ Kristine Lind Grøttland, *Daglig brød og daglig dont: fra nord-norsk husstell og hjemmeliv*, Oslo 1962: 9

⁹⁷ Duncan 2006: 214

gikk over til å bli et nytt *sted* i landskapet, med en tydelig kulturell nytteverdi.⁹⁸ Bergingsarbeid, plyndring, unndragelse av vrakgods, og det å utnytte såkalte «flotsam traps» (opphopningslokaliteter⁹⁹ for drivgods), førte med seg en materiell kultur for å kunne utnytte denne typen ressurser.¹⁰⁰ Selv om forlis ikke forekom regelmessig nok ved Queenscliffe til å basere et helt levebrød på dem, utgjorde de likevel et viktig økonomisk tilskudd til mange av innbyggerne her, spesielt på vinteren. Forlisene ble derfor til en viss grad en rutinemessig hendelse som mange mennesker var avhengige av og planla for. En slik avhengighet av skipsulykker for å supplere inntektene til de laveste sosioøkonomiske klassene, kaller Duncan for «subsistence salvage».¹⁰¹ Forlisene medførte derfor en rekke varierende og overlappende forståelser av det samme landskapet, som også kunne krysse normale sosiale og hierarkiske grenser.¹⁰²

Brad Duncan kommer altså inn på spørsmålet om forlis var en ekstraordinær eller regelmessig hendelse i kystsamfunnet. Han påpeker nettopp hvordan de *uforutsigbare* forlisene var med på å skape en relativt *pålitelig* ressurs. Forlis som en forholdsvis regelmessig hendelse la derfor til rette for en rekke responsive og organiserte rutiner og prosedyrer, som Duncan i hovedsak mener var basert på altruiske idealer (nestekjærlighet). Men usikkerheten om «når» et forlis ville finne sted, skapte samtidig en opportunistisk respons. Arbeidet foregikk i et hektisk kapp-løp mot klokka, for å sikre ressurser før de ble tatt av naturkreftene eller myndighetene. Duncan påpeker altså hvordan både forutsigbarhet og uforutsigbarhet preget forlisene og dermed skapte rom for en rekke ulike, og ofte motsatte eller motstridende atferder.¹⁰³

Det Duncan framhever i sin studie er altså hvordan forlisstedene dannet grunnlaget for «nye» steder i kystlandskapet, som kunne brukes på ulike måter i samtiden og helt fram til i dag. Forlisstedet ble et sted for å hente ressurser, eller også en attraksjon og reisedestinasjon i moderne tid.¹⁰⁴ I utgangspunktet virker det «nye» stedet å medføre nettopp noe helt nytt, i forhold til hvordan stedet ble brukt og utnyttet tidligere. Men samtidig er han inne på hvordan forståelsen av forlisstedet varierte ut ifra hvordan ulike samfunnsgrupper hadde ulik nytte av stedet, og dermed også indirekte hvordan kystlandskapet kan forstås som et oppgaveland-

⁹⁸ Duncan 2006: 238

⁹⁹ Louis E. Grandjean bruker begrepet «opphopningslokalitet» om områder hvor det samles mye drivgods. Grandjean 1947: 22

¹⁰⁰ Duncan 2006: 277

¹⁰¹ Duncan 2006: 280-281

¹⁰² Duncan 2006: 278-279

¹⁰³ Duncan 2006: 281

¹⁰⁴ Duncan 2006: 254

skap.¹⁰⁵ Forlisstedet ble ikke bare preget av de nye egenskapene som ble tilført stedet i etterkant av et forlis og funn av skipsvrak, men også av hvordan mennesker fant ulike potensiale i det.

Jeg vil i denne avhandlingen bruke begrepet oppgavelandskap nettopp i betydningen av et landskap sammensatt av ulike oppgaver og aktiviteter, knyttet til blant annet arbeid, inntekt og ressursanking. Forståelsen av oppgavelandskap stiller seg nært til kystens ressursgrunnlag og det varierende potensialet som lå der. På den måten vil bergingsvirksomheten kunne sees som et potensiale i kystlandskapet, selv i perioder uten forlis. Kystboernes levemåte handlet om å tilpasse seg et varierende ressursgrunnlag, og å skifte mellom ulike oppgaver. Dette handlet like mye om å skifte mellom faste sesonger for fiske, våronn og høstonn, som det handlet om å tidvis samle drivved og utnytte strandende hvalskrotter og skipsvrak. Storm og uvær kunne altså utgjøre en hindring for fiskere som skulle legge ut i småbåter på fjorden, eller også sørge for tap av liv og verdier. Men for blant annet loser som tilbydde navigasjonshjelp, kystboere som sto parat til å berge liv og last, og drivvedsamlerne som trakk ned mot stranden etter en natt med uvær, betydde stormene nye muligheter for inntekter og ressurser.

Begrepet oppgavelandskap kan derfor være med på å framheve et slikt varierende potensiale i landskapet. Samtidig er det med på å belyse flere sider av skillet mellom skipsforlis som ekstraordinær eller hverdagslig hendelse, ved at det er snakk om et slags iboende potensiale. Derfor er det ikke nødvendigvis slik at et skipsforlis skapte endringer i oppgavelandskapets karakter og egenskap, men at denne egenskapen nettopp omfattet muligheten for variasjon og midlertidige aktiviteter, som berging og plyndring.

Liminalitet

Ved å se på forlis i sammenheng med en overgang fra hendelse til sted, og som en del av et varierende oppgavelandskap, vil det også være interessant å se på selve overgangene og transformasjonene som finner sted når et skip blir til vrak. Det er i denne sammenheng jeg vil bruke begrepet liminalitet for å skille ut det jeg mener er ulike faser av bergingsvirksomheten, og som er med på å definere i hvilken grad og på hvilken måte forlisene ble en del av selve kystkulturen og dagliglivet.

¹⁰⁵ Duncan 2006: 238

Begrepet liminalitet ble først brukt av etnografen Arnold van Gennep til å beskrive overgangsritualer, knyttet til blant annet fødsel, bryllup og død, hvor det var snakk om en overgang fra én tilstand til en annen.¹⁰⁶ Van Gennep mente en slik overgang bestod av et mønster av preliminale, liminale og postliminale riter, som altså omfattet tre ulike faser. Dette dreide seg om en adskillelse fra det som eksisterte før, for eksempel visse kulturelle betingelser, normer og regler, og en integrering i noe nytt.¹⁰⁷ I fasen mellom adskillelse og integrasjon kom den såkalte terskelfasen, eller liminalfasen, som utgjorde en midlertidig overgangstilstand utenfor, eller på siden av, den vanlige tilværelsen.¹⁰⁸ Sosialantropologen Victor W. Turner har arbeidet videre med denne liminalfasen fordi han mente det var her selve forandringen foregikk. Det var i denne fasen man gikk fra å ikke være klassifisert som tidligere, men ennå ikke hadde blitt klassifisert på nytt. Turner betraktet dette som en periode med kreativt kaos, hvor nye løsninger erstattet konvensjonelle metoder som ikke lenger strakk til.¹⁰⁹ Kreativitet og oppfinnsomhet i kystboernes måte å håndtere vrakgods på, blir et viktig poeng i forhold til hvordan vrakgodset ble berget og senere utnyttet. Dette vil jeg komme tilbake til i kapittel VI om «Vrakgods som ressurs».

Etter van Gennep og Turner har liminalitetsbegrepet blitt brukt om en rekke ulike kulturelle og sosiale forhold. Sosiologen Rob Shields har påpekt hvordan stranden utgjør et geografisk og kulturelt liminalt sted, fordi det faller utenfor grensene av de mer kontrollerte og siviliserte stedene i samfunnet, og ligger i en slags skiftende mellomzone mellom hav og land.¹¹⁰ Dette legger derfor til rette for forståelsen av kystlandskapet som et sted hvor skiftende grenser og varierende forhold var selve fundamentet for tilværelsen. Sosialpsykologen Paul Stenner har gått videre i å bruke skipbrudd som eksempel på det han kaller en spontan liminal erfaring (a spontaneous liminal experience).¹¹¹ En slik liminal erfaring handler om noe som skjer med mennesker, en form for endring, som ikke er forventet eller påført av dem selv.¹¹² Skipbrudne mennesker opplever en slik transformasjon. De er ikke lenger sjømenn om bord i et skip på vei til en bestemt destinasjon, men i stedet strandet på et fremmed sted. Jeg mener det samme også

¹⁰⁶ Arnold van Gennep, *Rites de passage. Overgangsritter* (oversatt av Erik Ringen), Oslo 1999: 11

¹⁰⁷ Gennep 1999: 26

¹⁰⁸ Gennep 1999: 12

¹⁰⁹ Gennep 1999: 16-17

¹¹⁰ Rob Shields, *Places on the margin: alternative geographies of modernity*, London 1991: 84

¹¹¹ Paul Stenner, *Theorising liminality between art and life: The liminal sources of cultural experience*, Keynote-papir ved Aalborg Universitet, 26. august 2019: 9

¹¹² Stenner 2019: 7

kan sies om skipets transformasjon fra skip til vrak, som heller ikke var planlagt, men som er med på å forme nye erfaringer og begivenheter.

I denne avhandlingen vil jeg bruke begrepet liminalitet for å se på det jeg mener er ulike faser av adskillelse, terskel og integrasjon. I overgangen fra skip til vrak blir skipet adskilt fra sin opprinnelige destinasjon og tilhørigheten til et bestemt handelsnettverk, og til en viss grad også fra eierens kontroll. Deretter blir det i en periode værende i en slags overgangsfase, hvor skipets skjebne ennå ikke er bestemt. I denne perioden er det heller ikke bestemt i hvilken grad vraket og bergingsvirksomheten forholder seg til normale kulturelle betingelser, og på hvilken måte det skal integreres i lokalsamfunnet ved forlisstedet. Dette får derfor betydning for hvordan lokalbefolkningen forholdt seg til vraket og vrakgodset. Dette vil bli nærmere diskutert i kapittel IV om «Vrakberging».

Eigensinn

Det siste begrepet jeg vil trekke inn er det tyske begrepet «Eigensinn», som har blitt brukt av historikeren Alf Lüdtke til å analysere arbeideres hverdagsliv i Tyskland under andre verdenskrig. Her har Lüdtke brukt Eigensinn som et uttrykk for en form for egenrådighet, spontan egenvilje og selvbekreftelse, blant annet gjennom en form for selvhevdende «prankishness».¹¹³ Med dette som utgangspunkt har Lüdtke sett på hvordan tyske fabrikkarbeidere forholdt seg til forventninger og press fra både kolleger og øvrighet, samt den konstante usikkerheten i dagliglivet. Eigensinn kunne fungere som et utløp for alt det presset arbeiderne kjente på.¹¹⁴ Dette kunne blant annet dreie seg om skøyerstreker, som var med på å skape mulighet for distanse for den enkelte, i et miljø som i stor grad var preget av nært samarbeid og solidaritet. Det var altså ikke handlinger som satte den enkelte i fare eller gjorde skam på noen, og det var ikke snakk om en protest mot myndigheter eller arbeidsgiver, men i stedet et uttrykk for den enkelte arbeiderens «willfulness» eller egenvilje.¹¹⁵

Kystboernes hverdag var på mange måter også preget av et stadig press, og av ytre krefter som påvirket hvordan de forholdt seg til omgivelsene. Ettersom havet ikke kunne temmes, kultiveres

¹¹³ Alf Lüdtke (red.), *The history of Everyday life: reconstructing historical experiences and ways of life*, Princeton 1995a: 313

¹¹⁴ Alf Lüdtke, What happened to the “Fiery red glow”?: workers’ experiences and German fascism, i Alf Lüdtke (red.), *The history of Everyday life: reconstructing historical experiences and ways of life*, Princeton 1995b: 227-228

¹¹⁵ Lüdtke 1995b: 226-227

og manipuleres på samme måte som elver, åkrer, fjell og skog, kunne livet ved kysten lett bli preget av en slags maktesløshet overfor utemmelige krefter. Men mennesker ville ikke slått seg ned på et sted hvor de stadig følte seg *helt* avmektige i tilværelsen. I stedet fant de måter å forholde seg til de overmektige kreftene på, og lærte å leve med dem. Det handlet om å tilpasse seg samfunnets og naturkreftenes orden, spille på lag med andre, og å finne tid og sted for seg selv.

Vrakplyndring kan sees som resultatet av en tilværelse hvor kystboerne var avhengig av å nyttiggjøre seg alle mulige ressurser, uansett om de ble ansett som livsnødvendige ressurser, gaver fra Gud, en videreføring av gamle rettigheter og skikker, eller alternativ varetilførsel og kulturell kapital. Men det vil også være relevant å se på muligheten for at enkelte tøyde grensene nettopp som et utløp for et opplevd press fra krefter utenfra. Dette kan være med på å forklare situasjoner hvor det virker som om opportuniste gikk på bekostning av omsorg for andre, eller at kystbefolkningen tok lett på det som i utgangspunktet var vanskelige og dramatiske hendelser og begivenheter. Dette ser vi gjennom en del fortellinger om forlis, som spiller på morsomheter og finurlige løsninger, i de ellers så dramatiske og hektiske begivenhetene. Dette vil jeg se nærmere på i kapittel II om «Kulturelle forestillinger».

Jeg vil hevde at Eigensinn, i sammenheng med forlis, plyndring og berging på Hitra og Frøya, er nært knyttet til viktigheten av lokalkunnskapen i kystkulturen. I kapittel II om «Kulturelle forestillinger» vil jeg peke på hvordan lokalkunnskap ble et viktig utgangspunkt for enkelte fortellinger om funn av gullskatter, eller arrogante kapteiner i møte med den norske kysten. I forhold til unndragelse av vrakgods ble også kunnskap om navigering i lokale farvann, og kjennskap til visse opphopningslokaliteter og gode hjemmesteder et viktig utgangspunkt. Brad Duncan har sett på såkalte «caching areas» eller gjemmesteder, som innbyggerne ved Queenscliffe i Australia brukte til å gjemme unna vrakgods. Dette setter han i sammenheng med en felles praksis og materiell kultur i kystsamfunnet.¹¹⁶ Men samtidig kan vi tolke en viss grad av egenvilje og Eigensinn under slike forhold. Den som visste hvor en skatt eller verdifullt vrakgods befant seg, uavhengig av om det var ekte eller oppdiktet, hadde med andre ord skapt en distanse mellom seg og de som ikke innehadde denne kunnskapen.

¹¹⁶ Duncan 2006: 244

Det kan altså ha ligget en slags ære og stolthet i å klare å gjemme unna vrakgods for myndighetene, eller også fra andre i lokalsamfunnet. Samtidig kan det ha gitt økt mulighet for selvheldelse, for eksempel der hvor kystboerne prøvde seg på mer halvhjertede forsøk på unndragelse, altså tilfeller hvor de ikke nødvendigvis gikk til store anstrengelser for å skjule det de hadde tatt. Enkelte kystboere kan ha forsøkt å tøyne en grense som de, i de fleste tilfeller, var villig til å holde seg innenfor. Det vil si at kystboerne forsto og aksepterte sin rolle i den store helheten, i lokalsamfunnet og bergingsvirksomheten, på samme måte som de tyske arbeiderne forsto sin rolle i fabrikken og produksjonslinjen. Likevel hadde de behov for å skape distanse fra denne helheten, om enn bare for en liten stund. Her vil jeg påstå at det finnes eksempler på at kystboerne utførte mer eller mindre halvhjertede forsøk på å unndra vrakgods, ikke kun som et forsøk på å stjele, men som et slags pek mot myndighetene og embetsmennene, eller også som en del av en egen måte å ordne seg på i hverdagen. Dette kan altså tolkes som et forsøk på å finne sin egen plass og å skape distanse fra hverdagens slit.

Det jeg har valgt å kalle et slags slingringsmann i lovverket, når det gjaldt håndtering av forlis og vrakgods på 1700- og begynnelsen av 1800-tallet, ligner det Cathryn Pearce påpeker som en form skjønnsmessig justis (discretionary justice) i forhold til vrakplyndring. Den formelle straffeloven i England på 1700-tallet var streng og rigid, men Pearce påpeker at rettssystemet hadde skapt flere sammenhengende sfærer av omstridte rettsområder, som i større grad ble preget av skjønnsmessige valg. Dette ga derfor flere mulige utveier for de som ble anklaget og tiltalt for vrakplyndring.¹¹⁷ Men det betyr også at kystboerne måtte lære og teste i hvilken grad den enkelte embetsmann ville utøve en slik skjønnsmessig justis. Det Pearce er inne på her kan derfor minne om nettopp en form for Eigensinn blant kystboerne. Forlisstedet ble ett av flere møtesteder mellom lokalbefolkning og embetsmenn, hvor kystboerne lærte hvor grensen gikk, og hvor langt de kunne tøyne den. Dette vil derfor utgjøre et viktig utgangspunkt for å se nærmere på hvordan enten hele lokalsamfunnet, grupper av mennesker eller enkeltpersoner valgte å tøyne denne grensen.

Eigensinn har av andre enn Lüdtke ofte blitt brukt til å betegne en slags motstridighet i befolkningen. Historikeren Björn Horgby har brukt «egensinne» som en motsetning til «skötsamhet», altså en form for protest, kamp og motstand, i forhold til aksept og samarbeid.¹¹⁸ Jeg vil i stedet bruke begrepet som en tenkemåte og en kulturell hverdagspraksis, som handler om å hevde sin

¹¹⁷ Pearce 2007: 146

¹¹⁸ Ingar Kaldal, Arbejdets kulturer – hvordan studere dem?, i *Arbejderhistorie* nr. 4, 1995: 101-102

egen rett, sine egne definisjoner og egne normer. Det er ikke snakk om en bevisst strategi, eller et utløp for politisk engasjement, ei heller om en direkte kobling mellom mål og nytte. I stedet handler det om å finne egne løsninger i livet, en måte å leve på og forholde seg til omverdenen på, som gjør det mulig å forstå mennesket som mangefasettert og «egensinnig». Eigersinn vil således gjøre det mulig å hverdagsliggjøre mennesket som studieobjekt. Det handler om en tilpasning til samfunnets orden, hvor kystboerne fant sin egen måte å gjøre ting på, som ga mening i deres egen kultur.

På denne måten kan også Eigersinn knyttes til habitus-begrepet, slik det har blitt videreutviklet av sosiologen og antropologen Pierre Bourdieu. Habitus utgjør i denne sammenheng et system av «kroppsliggjorte» verdier, handlingsmønstre og tenkemåter, som preger hvordan et menneske handler og opptrer. Det er et resultat av de prosessene menneskene går gjennom i hjem, skole, yrkesliv og sosial omgang, og som har dannet visse hovedprinsipp som kan tilpasses ulike konkrete situasjoner. For Bourdieu er det et viktig poeng at habitus har blitt utformet ulikt i forskjellige sosiale miljø og samfunnsklasser, og som dermed er blitt formet av, og er med på å forme, ulike livsstiler. Men i denne sammenheng er det like viktig hvordan det som oppfattes som felles normer og verdier kan tilpasses ulike konkrete situasjoner, og er tilknyttet enkeltindividet og ikke bare større grupper av mennesker.¹¹⁹ Det gir nemlig rom for å forstå visse handlinger som noe annet enn kun et felles uttrykk for lokalsamfunnets normer og verdier, og i stedet som et uttrykk for det som ga mening for den enkelte der og da. Dette kan også knyttes til mikrohistorie som lese måte, og forståelsen av at akkurat dette lokalsamfunnet og disse menneskene er verd noe i seg selv, og ikke bare ut ifra hva de sier om et generelt mønster. Målet med denne avhandlingen er først og fremst å forstå disse menneskene i denne sammenheng, altså kystboerne på Hitra og Frøya og hvordan de håndterte forlis på 1700- og begynnelsen av 1800-tallet.

Ved å bruke de tre begrepene oppgavelandskap, liminalitet og Eigersinn vil jeg avdekke flere sider av hvordan kystboerne på Hitra og Frøya håndterte forlis, og hvordan de tenkte om havet og kystlandskapet. Nærmest hele tilværelsen ved kysten var preget av å ligge i en slags mellomsoner, mellom hav og land, liv og død, ødeleggelse og overflod. Derfor er det viktig å se kystboernes håndtering av forlis og vrak som en del av en slik tilværelse.

¹¹⁹ Geir Vestheim, *Bibliotek som sosialt felt*, ØF-Notat nr. 18/93, Lillehammer 1993: 8

Begrepsavklaring: vrakberging og plyndring

Et viktig mål med denne avhandlingen er å fastslå hva som utgjorde det lovlige bergingsarbeidet og hva som eventuelt kan betegnes som plyndring eller unndragelse av vrakgods. Bergingsarbeidet, og den offisielle bergingsforretningen, vil bli grundig presentert i kapittel IV om «Vrakberging». Hovedpoenget er at «vrakberging» omfatter det lovlige, og ikke minst lovplagte arbeidet, som kystboerne var forventet å gjennomføre ved funn av vrak og vrakgods i sitt nærområde. I de tilfeller hvor enkeltpersoner eller grupper av mennesker valgte å stjele og gjemme unna vrakgods fra skipsvrak eller fra stranden, er det ikke lenger snakk om berging, men vrakplyndring.

«Plyndring» er derimot ikke et ord som brukes om denne typen ulovlige forhold i samtiden. I det skriftlige kildematerialet fra Hitra og Frøya finner vi bare ett tilfelle hvor tyveri av vrakgods betegnes som plyndring. Det er da snakk om en dansk-norsk oversettelse av et brev fra den polske kapteinen av skipet *Aurora*, som forliste nord for Frøya i 1763:

[...] herved ærbødig Reqvirerende at Deres Velædelhed som øfrighed ville lade paa det beforderligste publicere for alle omboende Indbyggere eller Fremmede som maatte have Bierget eller om plyndren er vidende, at de derom indfinder sig med opgivende og forklaring, [...]

Videre skrev han at allmuen skulle advares om at de «overalt entholder sig fra Plyndren».¹²⁰ Det eneste tilfellet hvor plyndring ble brukt av de dansk-norske embetsmennene, er i forbindelse med kapringen av nordlandsjekta *Henricha Kirstina* i 1812. Der skrev sorenskriveren i forbindelse med en vrakauksjon, at skipet ble «af Fienden plyndret i Søen».¹²¹ Plyndring blir her altså brukt i sammenheng med kapervirksomheten under Napoleonskrigene. Dette var en form for lovlig piratvirksomhet i krigstid, hvor fiendens skip kunne beslaglegges og tas som «prise», eller krigsbytte. Vrakplyndring er altså noe annet enn å plyndre fra skip i forbindelse med sjørøveri og piratvirksomhet, eller kaperfart.

I det skriftlige kildematerialet fra Hitra og Frøya, blir det jeg har valgt å kalle for vrakplyndring i stedet betegnet som tyveri og røveri. Dette gjelder både når det var mistanke om konkrete tilfeller av stjålet vrakgods, og når det var snakk om å sette inn vakthold for å forhindre mulig

¹²⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til fogden Johan Ruberg fra kaptein Cornelius Kloockau og Jens Christian Juel, Mausund 8. november 1763

¹²¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon over Nordlandsjekta *Hinricha Kirstina* på Sula, 8. desember 1812

tyveri. Det samme gjelder formuleringene i lovbestemmelsene som omhandler plyndring i perioden 1705-1820,¹²² og i forbindelse med den eneste rettsaken angående vrakplyndring på Hitra og Frøya i 1809, som i Trondheim stiftsloverrett ble beskrevet som nettopp «Tyveri fra forlist skib».¹²³ Cathryn Pearce støtte på det samme problemet angående «wrecking», som heller ikke ble brukt som begrep i engelske rettsdokumenter. Der ble i stedet plyndring fra skip betegnet som «plunder», «piracy» eller «theft».¹²⁴

Det som i tillegg til tyveri og røveri brukes om flere tilfeller av plyndring av vrak på Hitra og Frøya, er begrepene «fordølge» og «dølgsmål», altså det å fortie og skjule noe.¹²⁵ Med slike ord kommer det tydelig fram hvordan vrakplyndring i praksis ikke dreide seg om en barbarisk, voldelig og moralsk forkastelig handling, begått mot hjelpeløse, skipbrudne mennesker. I stedet dreide det seg om å holde vrakgodset skjult for myndighetene, og unngå å avlevere gjenstander kystboerne var forpliktet til å gi fra seg. Denne begrepsbruken er også med på å avsløre et viss slingringsmonn i forhold til hva som egentlig ble oppfattet som ulovlig av embetsmennene. Vi kan finne flere eksempler på at kystboere tok med seg vrakgods hjem fra forlisstedet, uten at det ble betegnet som ulovlig. Så lenge de oppga hva de hadde tatt, og leverte det tilbake i rett tid, ville det bli omtalt som «berging». Det er derfor handlingen å «skjule» og «fortie», og ikke minst å *fortsette* å skjule og fortie over tid, som ble det virkelige kriminelle her. Dette vil trekkes fram som et viktig poeng i kapittel III om «Vraklovgivningen» og kapittel V om «Vrakplyndring». Men som et overordnet tema for denne avhandlingen vil jeg altså bruke begrepet vrakplyndring som et samleord for flere ulike former for tyveri og fordølgning av vrakgods. I tillegg vil jeg bruke «unndragelse» om tyveri av mindre verdifullt vrakgods, for å få fram det jeg mener er en forskjell i ulik grad og omfang av plyndring.

Forlis, havari, stranding og vrakgods

Utgangspunktet for denne avhandlingen er de konkrete tilfellene av forlis som forekom ved Hitra og Frøya i perioden 1705-1820. I denne sammenheng blir det viktig å avklare hva selve begrepet forlis omfatter. I *Skrifflige kilder og skipsforlis* drøfter Oddleif Lian begrepet forlis

¹²² Christian Vs norske lov av 1687 og Fredrik IVs forordning om Forhold med strandede Skibe og Gods av 21. mars 1705

¹²³ Statsarkivet i Trondheim, A-5639 Trondheim stiftsloverrett, 1Cy/L0001 Register til domprotokoller 1797-1825, Justis- og domprotokoll over saker: Nr. 31-1818, 22/4

¹²⁴ Pearce 2007: 10

¹²⁵ «naob.no, fordølge», <<https://naob.no/ordbok/fordølge>>, u.å., aksessert 21.09.2021 og «naob.no, dølgsmål», <<https://naob.no/ordbok/dølgsmål>>, u.å., aksessert 21.09.2021

opp imot havari, stranding, totalforlis og sjøskade, hvor de både kan brukes om hverandre, antyde ulike hendelsesforløp og ulike graderinger, eller være årsak til hverandre. Lian definerer derfor forlis som:

[...] fullstendig tap, ødeleggelse eller skade av skip, med den følge at fartøyet av praktiske årsaker ikke kan repareres eller av økonomiske hensyn ikke ønskes brakt tilbake til sjødyktig stand. Et forlis kan arte seg på forskjellig vis ved at fartøyet enten synker, blir slått i stykker etter stranding eller grunnstøting, eller at det betraktes som totalvrak, kondemneres [erklæres ikke sjødyktig] og eventuelt hogges opp.¹²⁶

Forlis handler i utgangspunktet om å miste og tape noe, og brukes altså som et samlebegrep for ulike måter et skip havnet i ulykke på sjøen, og som medførte store skader på skipet.¹²⁷ Skipbrudd og havari brukes derimot som to motsetninger ettersom skipbrudd omfatter total ødeleggelse av et skip,¹²⁸ mens havari dreier seg om skip som har blitt sterkt skadet, men som kan repareres og bli sjødyktig igjen.¹²⁹

Grunnstøting og stranding brukes om skip som går på grunn, ved at de enten går på land, blir stående fast på en sandbanke, eller blir liggende på et skjær. Når det gjelder det skriftlige kilde-materialet varierer det hvilke begreper som brukes, og ofte finner vi både forlis og stranding brukt om hverandre. I moderne norsk og dansk språk betyr stranding at et skip går på grunn, men på 1700- og 1800-tallet ble stranding brukt synonymt om det å lide skipbrudd og forlise.¹³⁰

I denne avhandlingen vil jeg derfor først og fremst bruke begrepet forlis som et samlebegrep om alle skip som endte som vrak ved Hitra og Frøya. Ingen av disse skipene endte med å bli reparert for å gå tilbake i skipstrafikk igjen, enten fordi skipet var sunket, totalskadet, eller fordi det ble erklært ikke sjødyktig av økonomiske hensyn. Ett av skipene ble bevisst strandet etter at det hadde gått lekk, slik at skipet ble ført av en kjentmann til en liten sandbukt for å berge lasten og menneskene om bord. Men etter en grundig vurdering ble det likevel kondemnert.¹³¹ Alle de andre tilfellene dreide seg om skip som gjerne hadde gått lekk, mistet seil, mast og orr ute på sjøen, og som drev inn mot land og enten sank, ble liggende halvknust på et skjær eller ble totalt ødelagt i sammenstøtet med bergene. I de fleste tilfeller vil også totalforlis være mer

¹²⁶ Lian 1993: 12-13

¹²⁷ <naob.no, forlise <<https://naob.no/ordbok/forlise>>, u.å., aksessert 22.09.2021

¹²⁸ <naob.no, skipbrudd>, <<https://naob.no/ordbok/skipbrudd>>, u.å., aksessert 22.09.2021

¹²⁹ <naob.no, havari>, <<https://naob.no/ordbok/havari>>, u.å., aksessert 22.09.2021

¹³⁰ <ordnet.dk, Stranding>, <<https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=stranding>>, u.å., aksessert 22.09.2021

¹³¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *Rebecca* av Rasmus Bye i Froan, 3-16. desember 1817

dekkende, ettersom skipene som oftest ble totalskadet med store ødeleggelser på selve skips-skroget, hvor mye av både last og utstyr gikk tapt.

Vrak og skipsvrak vil i denne sammenheng omfatte selve skipsskroget med rigg, altså master og tauverk. Det kanskje mest uklare og innholdsrike begrepet er derimot «vrakgods», som blir av stor betydning for denne avhandlingen, ettersom jeg søker å finne svar på hvordan kystboerne håndterte vrak og vrakgods. Jeg vil derfor bruke vrakgods om alle gjenstander og deler fra et forlist skip. Det betyr at deler av skroget og riggen (master og tauverk), stykker av seilduk, alt skipsinventar (møbler og løsøre som kopper og bestikk, tønner og fat) og skipsutstyr (redskaper og arbeidsutstyr), samt også lasten som skipet transporterte vil inngå i begrepet vrakgods.

Hovedfokuset i denne oppgaven ligger på lokalbefolkningen eller kystboerne ved Hitra og Frøya. Dette vil i hovedsak brukes som en samlebetegnelse på alle de som var bosatt på de to øyene, med alle omkringliggende småøyer. Begrepet omfatter både kvinner og menn, fattige og velstående mennesker, proprietærer, handelsmenn, grunneiere og fiskerbønder, selveiende bønder og husmenn. Kvinnene har tidligere vært lite synlig i forlislitteraturen, og derfor har det vært et viktig poeng å se nærmere på kvinnes rolle i bergingsarbeidet. Men i det store og hele er de altså inkludert i fellesbetegnelser som kystboere og bergere. Sistnevnte betegner alle som berget vrakgods, men først og fremst de som fikk betaling for arbeidet. De som derimot er viktigst å skille ut ifra begrepet kystboere er de lokale embets- og tjenestemennene, altså fogden, sorenskriveren og lensmannen. I denne sammenheng representerer de først og fremst de dansk-norske myndighetene og den offisielle moralen, som en eventuell folkelig moral og moralsk økonomi må sees opp imot.

Jeg har også valgt å betegne den øverstbefalende på skipene som kaptein, selv om også skipper ofte brukes om førere av mindre fartøy. Samtidig har jeg også valgt å forenkle framstillingen av eierne av skipene og lasten til «skipseiere». Eierforholdet til skipene og lasten kunne variere, ettersom det både kunne være snakk om én eller flere deleiere, etablerte skipsredere og ulike kjøpmenn. I enkelte tilfeller forble også eierforholdet uavklart, enten fordi de ikke kunne identifisere skipsvraket, eller fordi ingen eier meldte seg. Det har derfor vært mer oversiktlig å bruke betegnelsen «skipseier» i de fleste tilfeller, og «reder» der hvor det enten er spesifisert eller det er snakk om de som drev med skipsrederi og skipsfart.

Kilder og metode

Når et skip forliste ved Hitra og Frøya var det fogden i Fosen som skulle varsles. Han reiste ut til forlisstedet og foretok en offisiell bergingsforretning, og skrev samtidig en bergingsjournal. Bergingsforretningen omfattet også det som omtales som en inkvisisjonsforretning, hvor fogden gjennomførte avhør av bergerne og undersøkte om det hadde blitt berget mer enn det som hadde blitt oppgitt. Lensmannen, eller bondelensmannen, var fogdens tjenestemann og ble i de aller fleste tilfeller involvert i arbeidet med forretningen. Han kunne også opptre som fogdens fullmektig. Dersom det ble gjennomført en auksjon over vrakgodset, ble sorenskriveren involvert og var da den som skrev auksjonsprotokollen. I tillegg foregikk en god del korrespondanse mellom fogd, lensmann, sorenskriver, grunneiere ved forlisstedet (de lokale handelsmenn og proprietærer) og stiftamtmanden i Trondheim. Det er derfor arkivene etter fogden og sorenskriveren i Fosen som utgjør hovedgrunlaget for denne avhandlingen, med fokus på bergingsjournaler, auksjonsprotokoller og diverse brev i embetsmennesenes kopibøker. Embetsmennesenes rolle i bergingsvirksomheten vil presenteres nærmere i kapittel IV om «Vrakberging».

En systematisk gjennomgang av tingbøkene for Hitra tinglag kunne eventuelt gjort det mulig å avsløre flere tilfeller av forlis enn det som avdekkes i bergingsjournaler og auksjonsprotokoller, og samtidig gitt innblikk i hvordan forlis ble framstilt ved eventuelle rettssaker. I bygdeboka for Frøya henviser Maurits Fugelsøy til et forlis i 1721 og tre forlis i 1779, med tingbøkene som kilde.¹³² Disse forlisene er ikke tatt med i oversikten over forlis i denne avhandlingen, ettersom de verken dukker opp i bergingsjournalene eller auksjonsprotokollene. Men det ville vært interessant å se videre også på disse og eventuelle andre tilfeller som ble tatt opp på bygdetinget. Tingbøker fra Fosen sorenskriveri er bevart fra rundt århundreskiftet 1700 og framover, foruten en del lakuner i samlingen. Blant annet tingbøkene for perioden 1748-1772 mangler for Fosen sorenskriveri, og derfor har det ikke vært mulig å sjekke for anklager om vrakplyndring, etter forliset av *Jedinorog* i 1760.

Det eneste tilfellet av vrakplyndring på Hitra og Frøya som ser ut til å ha endt i en strafferettsak i perioden 1705-1820, er funnet i fogdens arkiv og stiftsverretten i Trondheim. Dette gjelder det jeg har valgt å kalle Mausundsaken, som med ekstrarett og stiftsverrett foregikk i perioden 1810-1818. Denne saken vil bli behandlet i kapittel V om «Vrakplyndring». I dette tilfellet ville

¹³²Maurits Fugelsøy, *Frøyaboka 2*, Trondheim 1963: 93-94

det også vært relevant å se på kilder fra privatarkivene i Statsarkivet i Trondheim. Flere av kjøpmennene i Trondheim, blant annet Herman Høe (1751-1837) fungerte som agenter og kommisjonærer for utenlandske eiere av skip og last. Derfor vil det også finnes kilder vedrørende forlis her, slik som blant annet Mausundsaken.¹³³ Ytterligere informasjon om forlis finnes også i fogderegnskapene og tollbøkene. Det har derimot vært umulig å inkludere alle de ulike kildetyperne innenfor rammene av denne avhandlingen. Jeg har derfor valgt å legge hovedfokus på bergingsjournalene for å kunne gå i dybden på denne kildetypen, som har vært forholdsvis lite utforsket tidligere. I tillegg gir journalene og den tilhørende korrespondansen et godt innblikk i selve forlisene og lokalbefolkningens håndtering av dem.

Bergingsjournaler

Det viktigste kildegrunnlaget for denne avhandlingen er altså bergingsjournaler, som ble skrevet av fogden i forbindelse med bergingsforretningen. Selve bergingsforretningen vil bli gjennomgått i kapittel IV om «Vrakberging». Bergingsjournalene er i statsarkivet samlet i mappene kalt «Vrak- og hittegods vedrørende», som også inneholder en god del korrespondanse, regninger, enkelte auksjonsprotokoller (selv om de fleste ligger i sorenskriverens arkiv) og andre dokumenter knyttet til forlis som ble innmeldt til fogden.¹³⁴ Hovedgrunnlaget for avhandlingen er kildene etter forlis som ligger i mappene 1741-1806, 1810 og 1790-1817 (i tillegg til forliset av *Catharina Knudtzon* i 1820). I tillegg har jeg supplert med noen tilfeller som er registrert i sorenskriverens auksjonsprotokoll, og som ikke har etterlatt spor i fogdens arkiv. Ettersom det tidligste tilfellet av forlis nevnt i vrak- og hittegods-mappen er fra 1741, har jeg også supplert med opplysninger fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelags arkiv, fra mappen om Forlis og ulykker 1709-1732.¹³⁵ Til sammen omfatter kildematerialet førti tilfeller av forlis, i tillegg til nordlandsjekta *Henricha Kirstina*, som ble kapret og plyndret av engelskmennene i 1812.¹³⁶ I tillegg kommer også en del tilfeller hvor vrak eller vrakgods ble funnet, men som ikke var tilknyttet et konkret skip, eller som hadde drevet som vrak i sjøen over lengre tid. Se vedlegg I for oversikt over alle tilfellene av forlis registrert i perioden 1705-1820, med tilhørende kart i vedlegg II.

¹³³ Statsarkivet i Trondheim, PA-0280 Hoë, Herman & Co, 30 Skipspapirer, L0091/0003 Handel, kaptein Ole Chr. Mølback, havari 1809, Vrau Magdalena, kaptein Hinrich Rothfortz, havari ved Hitra 1809

¹³⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh Vrak- og hittegods vedrørende

¹³⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732

¹³⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon over Nordlandsjekta *Hinricha Kirstina* på Sula, 8. desember 1812

Bergingsforretninger er ikke helt det samme som såkalte sjøforklaringer og sjøprotester. En sjøforklaring er en forklaring gitt av skipsfører når det har inntruffet noe som har medført, eller kan medføre, ulykke eller skade på hans skip eller for en annen part. En sjøprotest er en foreløpig forklaring gitt av skipsføreren om skade eller ulykke, som kunne gi anledning til erstatningskrav eller ansvar. Sjøforklaringer ble formalisert ved sjøloven av 1860, men ifølge Oddleif Lians studier av kildematerialet i Agder, mener han det må ha vært vanlig rettspraksis også tidligere. Inntil 1860 var denne praksisen preget av mangel på enhetlig mønster og faste former. Hensikten med både sjøforklaringer, bergingsforretninger, tingsvitner og andre attester, var å tjene som rettsgyldige dokumenter til framlegg for redere, befraktere og assurandører (forsikringsagenter).¹³⁷

Bergingsjournalene inneholder avhør av bergingsmennene, eventuelt også skipmannskapet hvis de hadde overlevd ulykken, med beskrivelser av skipet, lasten og ulykkesforløpet. I tillegg inneholder de detaljerte beskrivelser av selve bergingsarbeidet og vrakgodset, gjerne i form av en daglig logg, og med lister over både arbeidsfolk og bergede gjenstander. De inneholder også informasjon om utgifter til bergingslønn, vakthold, taksering og oppbevaring av vrakgodset, transport av vrakgods og mennesker, håndtering av både levende og døde sjøfolk, og utgifter til blant annet fogden, sorenskriveren og lensmannen. Journalene varierer i innhold og form, men ser ikke ut til å ha noen tydelig kronologisk utvikling når det gjelder utformingen. I stedet ser de ut til å bære preg av den enkelte skribenten.

Bergingsjournalene ble ført i pennen av enten fogden, lensmannen eller en fullmektig. De ble skrevet in situ, i dagene eller ukene etter forliset fant sted, avhengig av når de rakk å ankomme forlisstedet. Journalen skulle tjene som grunnlag for utregning av bergingslønn, og var et viktig dokument for å sikre at kystboerne hadde utført bergingsarbeidet med all mulig flid. I tillegg utgjorde den et viktig utgangspunkt for utregning av forsikring, eller assurance, ved å dokumentere hvilke verdier som var gått tapt og hvilke verdier som var blitt berget. Journalen ble sendt til stiftamtmanden i Trondheim og Rentekammeret i København, i tillegg til skipseieren og eventuelle assurandører og kommisjonærer.

Lian påpeker at bergingsmannskapet må ha hatt tydelige økonomiske interesser av å få en gyldig bekreftelse på egen innsats. Derfor er det trolig at de prøvde å framstå i et gunstigere lys

¹³⁷ Lian 1993: 23-24

enn det forholdene egentlig skulle tilsi.¹³⁸ Kersti Lust har framhevet lignende forhold i Estland. Her så hun tendenser til at godseierne, som fungerte som hovedbergere eller formenn for bergingsarbeidet, bevisst manipulerte systemet for å oppnå høyere lønn. De framhevet hvor farlig bergingsarbeidet var og overdrev gjerne avstanden fra vraket til land.¹³⁹ I kildene fra Hitra og Frøya vil det også være relevant å stille spørsmål om eventuelle forsøk på manipulering, ved bruk av blant annet overdrivelser fra ulike hold. Slike forsøk på manipulering vil diskuteres i kapittel IV om «Vrakberging», i sammenheng med forhandlinger om lønn.

Et annet aspekt ved bergingsjournalene, som er viktig å ha med seg i den videre analysen, er hvordan de i utgangspunktet var en del av fogdens oppgaver, men ofte ble skrevet av andre. I veldig mange tilfeller av forlis ved Hitra og Frøya, var fogden opptatt med tingreisene i distriktet, og bergingsforretningene måtte gjennomføres av en fullmektig. Dette endte ofte i en rekke redigeringer av journalen, som ser ut til å ha blitt utført av fogden i etterkant. Her kunne fogden også endre journalen fra første person til tredje person, slik at den ikke lenger var skrevet fra fullmektigens perspektiv:

Næste Dag den 12te October da Veyhret var nogenledes og Vinden W: N: W: [vestnordvest] begav ~~ieg mig~~ administrator sig tilligemed den nærværende Told- og Kryds-Betient Hr J. Buschmann, i Følge med Hoved biergeren Hr. P. A: Kock og efterskrevne andre Biergere og Arbeydere,¹⁴⁰

Enkelte ganger kan en slik redigering gjøre det vanskelig å vite hvem som har skrevet hva, og hvor informasjonen egentlig kommer fra.

Etter forliset av det russiske krigsskipet *Jedinorog* var det fogdens fullmektig som gjennomførte bergingsforretningen og skrev journalen på Hitra høsten 1760. Sommeren etter reiste fogden selv til Hitra for å ferdigstille bergingsforretningen og skrive videre på journalen. Her ser det ut til at fogden har tilføyd en ekstra opplysning om forholdene på høsten, som i dette tilfellet utgjorde en nokså avgjørende detalj. Fullmektigen hadde skrevet at de få russerne som overlevde forliset følte seg truet av hitterværingene, men det er tilføyd en setning mellom linjene som trolig er skrevet av fogden selv, nemlig «endskiønt intet ondt vederfaertes dennem» (selv om ingen-

¹³⁸ Lian 1993: 24

¹³⁹ Lust 2017: 81

¹⁴⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *Mercurius* av Johannes Rasmussen på Sula, 11. oktober 1802

ting ondt hendte dem).¹⁴¹ Det er vanskelig å vite om dette dreier seg om fogdens eller fullmektigens vurdering av situasjonen, og ikke vet vi hvem som opprinnelig kom med opplysningen, ettersom ingen av de to var til stede ved den gitte situasjonen. Dette blir derfor et eksempel på hvordan bergingsjournalene kan være preget av fogdens egne prioriteringer og vurderinger, og gjør det vanskeligere å tolke hva som egentlig har funnet sted. Dette knytter seg til en generell problematikk ved bruk av kilder til å forstå fortidens kultur og tenkemåter, og da spesielt til å forstå tenkemåter hos de som blir omtalt i kildene, men som ikke har skrevet dem selv.

Et skrått blikk på kildene: mikrohistorie og mellommenn

Peter Burke har i sine studier av populærkultur (popular culture) i tidlig moderne tid påpekt at alle kilder i ulik grad vil være upålitelige, på grunn av enten mangelfull informasjon, misforståelser eller direkte propaganda. Han mener en direkte tilnærming til kilder for å forstå fortidens populærkultur vil være problematisk. I stedet taler han for å bruke en skrå tilnærming til kildene. Dette handler blant annet om en forståelse av at kildene er skrevet av mellommenn (mediators), slik som embetsmenn og prester. For å kunne bruke bergingsjournaler til å utforske kystboernes tenkemåter og erfaringer, må vi forstå fogden som en mellommann mellom det Burke betegner som lært kultur (learned culture) og populærkultur. Men det er likevel ikke slik at disse mellommennene står helt utenfor den kulturen og det lokalsamfunnet de beskriver, men har på ulike måter, og i ulik grad, en fot på innsiden.¹⁴²

En skrå tilnærming til kildene henger sammen med mikrohistorie som metode, og Burke bruker blant annet Carlo Ginzburg og *The Cheese and the Worm* som et eksempel. Med et skrått blikk på rettsprotokollene, og med forståelsen av avhøreren som en mellommann, kunne Ginzburg få et bedre innblikk i den italienske mølleren Menocchios forestillingsverden på 1500-tallet. Dette gjorde han ved å fokusere på de delene hvor avhøreren virket forvirret av svaret som ble gitt, eller de delene som avhøreren ikke var særlig opptatt av. Disse delene var mindre preget av forvrenginger av mellommennene.¹⁴³ Det blir derfor viktig å vite noe om hva mellommennene var opptatt av, og hvorfor.

¹⁴¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Henrik Bull på Rørøya, 3-15. november 1760

¹⁴² Peter Burke, *Popular Culture in Early Modern Europe*, 3. utgave, Surrey 2009: 118-119

¹⁴³ Burke 2009: 118

I forbindelse med bergingsjournalene var fogden opptatt av å skape et bilde av hvordan bergingsarbeidet hadde blitt utført, både i tiden før han ankom forlisstedet og etterpå. Her handlet det om å få en oversikt over det arbeidet som var blitt utført, og å sikre at vrakgodset var blitt håndtert på riktig måte. I utgangspunktet vil det være god grunn til å tro at fogden ønsket å skille ut de menneskene, eller de handlingene, som eventuelt ikke samsvarte med lovbestemmelsene. Likevel vil jeg argumentere for at fogdene også kan ha vært ute etter å tilpasse bergernes aktivitet til det gjeldende regelverket, og den standarden de selv handlet ut ifra. Jeg mener å finne eksempler på at fogden ønsket å samle så mye som mulig innenfor rammene av det lovlige bergingsarbeidet, og dermed kan vi snakke om et slags slingringsmonn i håndhevelsen av lovbestemmelsene. Dette kan i enkelte tilfeller skyldes uklare og ulike tolkninger av regelverket, men også en felles kulturell forståelse av bergingsvirksomheten. Fogden kan altså sies å ha en fot innenfor kystkulturen, fordi han hadde en viss forståelse for uformelle og uoffisielle måter å håndtere forlisene på.

Mikrohistorie som metode blir viktig for å kunne bruke bergingsjournalene, og andre kilder, til å si noe om kystboernes kulturelle forestillingsverden. Dette vil være et viktig steg i retning av å forstå nye sider ved kystkulturen i Norge på 1700- og begynnelsen av 1800-tallet, og hvordan forlis ble håndtert langs norskekysten utenfor de større byene. Likevel er det ikke et direkte mål å koble dette til store spørsmål på makronivå, som blant annet István Szijártó har definert som en sentral del av mikrohistoriefeltet.¹⁴⁴ I stedet vil jeg i større grad fokusere på det Giovanni Levi har framhevet som spesielle kjennetegn ved mikrohistorie. Dette gjelder spesielt bruk av mikrohistorie som metode for å finne de aspektene, ved for eksempel en landsby, som gjør den til en typisk illustrasjon av et landsbysamfunn i den aktuelle perioden. Men enda viktigere blir det å sette søkelyset på det usikre og inkonsistente. Dette gjelder de aspektene som viser noe annet enn den type linearitet og sammenheng som makrohistorien søker å etablere. Det handler om å være klar over at det kun er små deler av historien vi finner igjen i de skriftlige kildene, og at disse kildene på mange måter er mangelfulle.¹⁴⁵ Det er derfor vi må bruke det Burke omtaler som en skrå tilnærming til kildene.

I mikrohistoriske studier har det ofte blitt lagt vekt på det som omtales som «det normale unntaket», spesielt når det gjelder å finne de underrepresenterte gruppene av mennesker i kilde-

¹⁴⁴ Arnfinn Kjelland, Harald Johannes Krøvel, Ola Teige og Chalak kaveh (red.), *Mikrohistorie*, Trondheim 2020: 13

¹⁴⁵ Kjelland 2020: 17

materialet. Innen den italienske retningen har dette gjerne blitt brukt om tilfeller hvor mennesker har blitt sett på som «unormale» i sin egen tid, eller også som farlige og kriminelle. Disse tiltrakk seg øvrighetens oppmerksomhet, og skapte derfor arkivmateriale.¹⁴⁶ I den tyske retningen av mikrohistorie har også det normale unntaket blitt brukt om hendelser og hele lokalsamfunn.¹⁴⁷ I denne avhandlingen vil begrepet det normale unntaket også kunne utvides fra å ikke bare betegne mennesker som ble oppfattet som unormale i sin tid, slik som eventuelle vrakplyndrere, men også selve forlisene som begivenheter, og det påfølgende bergingsarbeidet i både lovlig og ulovlig form. Det er nettopp forholdet mellom det normale og det unormale, eller rettere sagt det hverdagslige og det ekstraordinære, som er hovedfokuset i denne analysen. Hvor går grensen mellom det som ble oppfattet som normalt, og det som ble oppfattet som et unntak i tilværelsen?

Forlisene tiltrakk seg definitivt øvrighetens oppmerksomhet og skapte arkivmateriale, men samtidig inngår de som en del av fogdenes årlige håndtering av inntekter og ressurser i distriktene, og som en del av kystboernes bruk av ressurser fra utmarka. Det er derfor den brå overgangen fra skip til vrak som skaper selve unntaket, og som gjør det vanskeligere å plassere forlisene i forhold til representativitet og marginalitet. Forståelsen av bergingsarbeidet som en del av en transformasjon fra skip til vrak vil bli grundig behandlet i kapittel IV om «Vrakbergning».

I den mikrohistoriske retningen kan det som oppfattes som marginale tilfeller tolkes som ledetråder til en skjult virkelighet, som ikke avtegner seg i statistisk representativt kilde-materiale.¹⁴⁸ Så hvis vi forstår forlis som en marginal hendelse i kystsamfunnet, kan vi også forstå kystboernes håndtering av vrakgods i sammenheng med en innarbeidet, ikke-formalisert, og kanskje heller ikke «bevisst» kulturell tilegnelse av ressurser. På denne måten kan vi forstå kulturell tilegnelse av vrakgods som en virkelighet, eller som en del av kystboernes tenkemåte, som det vanligvis ikke ble snakket eller skrevet om, men som kom under søkelyset i forbindelse med det offisielle bergingsarbeidet.

¹⁴⁶ Arnfinn Kjelland, Norsk lokalhistorie og «nyare» mikrohistorie, i *Heimen* bind 46 hefte 3, 2009: 239

¹⁴⁷ Kjelland 2009: 240

¹⁴⁸ Arnfinn Kjelland, Mikrohistorie: «gammal og sur vin i nymåla krukker» - eller ei teoretisk nyorientering i historiefaget?, i *Notat* nr. 4, 2009:16

Regressiv metode: muntlige fortellinger og litterære framstillinger

En annen form for skrå tilnærming til kildene som Peter Burke foreslår, er den regressive metoden, altså det å lese historien bakover. Siden nedtegnelser av ulike begivenheter og muntlige fortellinger ble mer vanlig utover 1800-tallet, kan vi bruke nyere beretninger som utgangspunkt til å forstå det mer fragmentariske og eldre kildematerialet.¹⁴⁹ Det betyr ikke at vi kan bruke nyere kilder ukritisk til å forstå fortiden, men i stedet indirekte til å kritisere eller tolke tidligere kilder. Muntlige fortellinger har forandret seg etter hvert som de ble overlevert til nye generasjoner, slik at fortidige hendelser fra ulike tidspunkt har blitt blandet sammen, og moderne holdninger blitt projisert over på fortiden. Burke mener at hvis vi er bevisst den regressive metoden, kan vi velge å fokusere på strukturer framfor detaljer, og på den måten tolke holdninger framfor å prøve å fastsette dem. Men det kan være vanskelig å vite hvor grensen går, og hvor mye fortellingene faktisk har endret seg.¹⁵⁰

I den grad denne avhandlingen skal ta for seg fortellinger om forlis på Hitra og Frøya, er det i hovedsak nedtegnelser i lokallitteraturen som ligger til grunn. Selv om Maurits Fugelsøy, i bygdebøkene for Hitra og Frøya, har forsøkt å komme med en viss tolkning av hvorvidt disse fortellingene er sanne eller ikke, er det langt fra noen grundig kildekritikk. Hans nedskrivninger er en del av den endringsprosessen fortellingene har vært gjennom, fra den ukjente opprinnelsen til den versjonen vi kan lese fra 1950-tallet.

Gjennom nedtegnelser av fortellingene etter forliset av det russiske skipet *Jedinorog*, har vi mulighet til å se hvordan en sammenblanding av ulike hendelser kan ende opp. Her har vi mulighet til å identifisere et konkret tilfelle, og dermed sammenligne den muntlige fortellertradisjonen med skriftlige kilder fra 1700-tallet. I bygdeboken for Hitra nevnes veldig kort forliset av et russisk skip i 1760. Her ser det ut til at Fugelsøy har kommet over kilder til en auksjon på Rørøya dette året.¹⁵¹ Men selve beretningen om forliset av det russiske krigsskipet er lagt til året 1730. Her har han inkludert en del elementer som vi finner igjen i bergingsjournalen fra 1760-61, men samtidig også innslag av elementer som har kommet til i ettertid. Dette gjelder blant annet den navngitte losen Benoni Skavlan fra Veiholmen på Smøla.¹⁵² I bergingsjournalen fra Smøla finner vi de virkelige navnene på de tre losene som gikk om bord

¹⁴⁹ Burke 2009: 123

¹⁵⁰ Burke 2009: 125-126

¹⁵¹ Fugelsøy 1958: 163

¹⁵² Fugelsøy 1958: 160-161

i skipet, og som omkom sammen med det russiske mannskapet. Fugelsøy nevner også et direkte sitat fra den russiske kapteinen, og et sagn om at en kvinne ble reddet og siden regnet som stammor for en slektslinje på Hitra.¹⁵³ I stedet for å peke ut dette som usanne detaljer, kan de heller stå som eksempler på strukturer som gjør det mulig å tolke holdninger til begivenhetene. Spesielt kapteinenes påståtte sitat vil bli undersøkt nærmere i kapittel II om «Kulturelle forestillinger».

Både ved bruk av muntlige kilder og litterære framstillinger, i blant annet lokallitteraturen, er det altså viktig å påpeke at de ikke vil brukes som kilder til konkrete begivenheter, men i stedet til reaksjoner på disse begivenhetene.¹⁵⁴ For som Raphael Samuel har poengtert, så trenger ikke myter, minner eller kulturelle forestillinger å være en offisiell sannhet, men heller en uoffisiell sannhet, som gir form til «the popular articulations of the past and the present».¹⁵⁵ Denne typen uoffisiell sannhet kan derfor si oss noe om kulturelle praksiser og tenkemåter, både i form av å være refleksive og performative, altså at de både reflekterer sosiale opplevelser, men også er med på å konstruere dem. Dette er også noe Cathryn Pearce trekker fram i sin studie av vrakplyndring i Cornwall, hvor hun spiller på den språklige og kulturelle vendingen i andre halvdel av 1900-tallet. Hun så blant annet på hvordan den engelske elitens perspektiv og oppfatninger kunne påvirke utformingen av lover rundt håndtering av vrak, og hvordan mytologiserte framstillinger ble en del av en allmenn bevissthet.¹⁵⁶

Forestillingen om kystboerne som brutale vrakplyndrere kan potensielt både si oss noe om de begivenheter som har funnet sted, og som kan ha vært opphavet til en slik oppfatning, men også hvordan begivenheter kan ha blitt formet av eksisterende og innarbeidede forestillinger. Når sjøfolk uttrykte skepsis til kystboerne i nærheten av forlisstedet, kan det henge sammen med erfaringer fra tidligere møter, men også være farget av fortellinger om brutale vrakplyndrere. I slike tilfeller vil det være interessant å se nærmere på hvordan enkelte mennesker blir framhevet som helter i fortellingene, mens andre framstår som skurker og barbarer.

¹⁵³ Riksarkivet, Ea-3115 Rentekammeret, Renteskriverkontorene, J Nordafjeldske kontor/Trondheim stifts (distrikts) Ktr./1. Nordafjeldske ktr., Jg Ekspedisjon, Jgc/L0295 Journalsaker B 895-1098, 1760, Journalnummer 1093, Bergingsforretning etter *Jedinorog* av Jacob Pedersen Topp på Veiholmen, 22. november 1760

¹⁵⁴ Burke 2009: 129

¹⁵⁵ Raphael Samuel, *Theatres of memory: past and present in contemporary culture*, London 2012: ix

¹⁵⁶ Pearce 2007: 7-8

Helter, skurker og dårer

Når vi skal prøve å tolke fortidige menneskers holdninger, verdier og tanker, via litterære framstillinger og muntlige fortellinger, støter vi på utfordringen med at vi som forskere prøver å fastslå eksplisitt det som i utgangspunktet var implisitt.¹⁵⁷ Å forstå kystboernes holdninger til forlis og vrakgods blir utfordrende dersom dette var et resultat av innarbeidede holdninger og praksiser, som ikke var eksplisitt formalisert og ordlagt. Simon Schama har i denne sammenheng poengtert at:

Suppose, then, that the true fraternity of men lay not in some rationally articulated political formula requiring universal assent, but in an immense and venerable stock of responses to nature that had been culturally encoded as myth.¹⁵⁸

Kulturelle forestillinger kan altså være vanskelige å forstå fordi de ikke nødvendigvis var formaliserte, men heller ubevisste reaksjoner på begivenheter og situasjoner. I tillegg kan de også framstå som mytologiserte framstillinger eller koder. En slik mytologisering var ikke nødvendigvis bare et resultat av endringer gjennom muntlige overleveringer, men også et resultat av at forestillinger, tenkemåter og reaksjoner ble «kulturelt kodet som myte». Det kan derfor være i de mest mytologiserte og forvrengte elementene i fortellingene, at vi finner de beste sporene etter slike reaksjoner.

Mytologiserte og forvrengte elementer i fortellingen kan blant annet omfatte helter, skurker og dårer (heroes, villains and fools). Ifølge Burke kan disse karaktertypene fortelle oss noe om en kultur, ved at de enten overgår den, truer den, eller kommer til kort.¹⁵⁹ Selv om disse typene ikke representerer virkelige personer, kan de altså si oss noe om kystboernes tenkemåter. Dette vil jeg se nærmere på i kapittel II om «Kulturelle forestillinger». En slik forståelse av mytologisering faller sammen med et mer antropologisk mytebegrep enn det som har vært vanlig i historiefaget, hvor det ofte forstås som misforståelser eller løgn. Poenget er altså ikke å slå fast om fortellingene sier oss noe om selve begivenhetene, men heller hvordan vi kan bruke dem til å si noe om kystboernes kultur og tenkemåter, altså om holdninger til hav og forlis, og hvordan vrak og bergingsarbeid ble håndtert og oppfattet i samtiden. Mytene blir her tolket som meningsbærende fortellinger, og derfor har jeg først og fremst brukt begrepet «fortelling» i denne avhandlingen.

¹⁵⁷ Burke 2009: 201

¹⁵⁸ Simon Schama, *Landscape and Memory*, London 1995: 250

¹⁵⁹ Burke 2009: 201

Det er mye mer som er interessant å trekke ut av fortellingene om forlis og skipsvrak, men det har ikke vært mulig eller et mål å gjøre en mer grundig studie i denne sammenheng. I stedet har jeg valgt å trekke fram noen eksempler, som både viser den utstrakte bruken av motivet og temaet, og noen av de hovedpunktene som jeg ønsker å ta med meg i den videre analysen.

Skillingsviser

En annen type kilde til kulturelle forestillinger i samtiden er såkalte skillingstrykk, som har blitt gjort mer tilgjengelige gjennom forskningsprosjektet *Skillingsvisene i Norge, 1550-1950: Den forsømte kulturarven*. Skillingstrykkene inneholder skillingsviser, som var en slags hybrid-sjanger, med innslag av poesi, musikalsk framføring og nyhetsformidling. Dette har vært en populær sjanger i Norge på 1700- og 1800-tallet, og skillingstrykkene skal ha vært svært utbredt blant allmuen.¹⁶⁰ Ettersom de skulle synges, kunne de også spres blant deler av befolkningen som ikke kunne lese. Viser om forlis var særlig utbredt og kunne framstå både som sørgeviser og nyhetsviser, de ble gjerne skrevet relativt kort tid etter den nyhetsverdige hendelsen, og gjerne av en lokal forfatter. Dette antyder at det må ha vært en stor interesse for temaet blant befolkningen i Norge. Nyhetsvisene var med på å formidle både små og store begivenheter som hadde funnet sted, blant annet forlis av utenlandske skip, mens sørgevisene fokuserte særlig på tragiske hendelser hvor mennesker fra kysten av Norge mistet livet på havet.

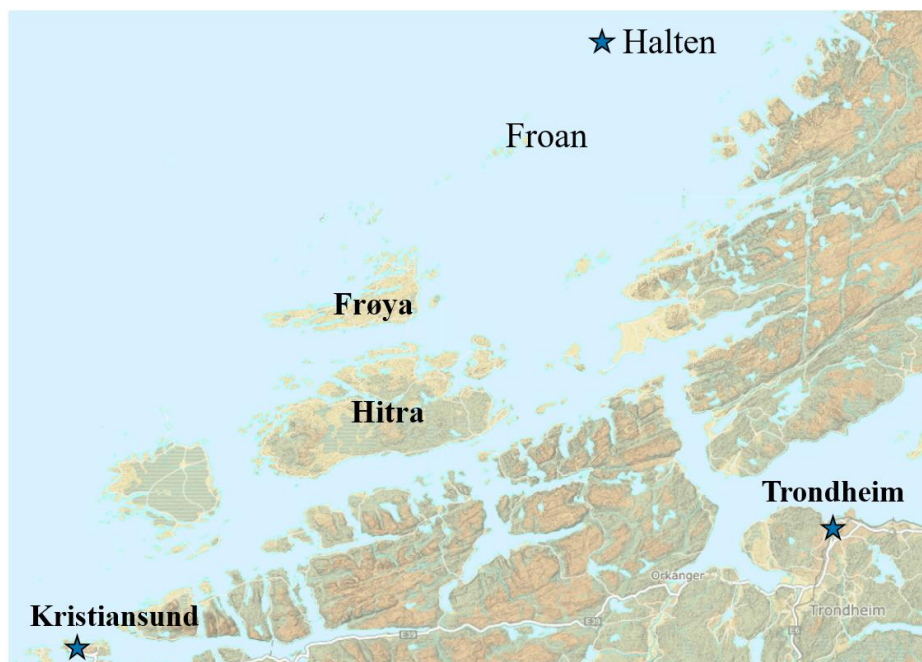
Skillingsvisene utgjør et eksempel på en type beretning om forlis som nettopp kunne omhandle sanne fortellinger om konkrete begivenheter. Likevel er det ikke sannheten og detaljrikdommen som er viktigst i denne avhandlingen, men å se på hvordan de kan brukes til å utforske forholdet mellom mennesket og havet, hvordan de forholdt seg til de overmektige naturkreftene og forlisene som begivenheter i lokalsamfunnet.

Problemstilling og avgrensning

I denne avhandlingen skal jeg se på forlis av seilskip ved øyene Hitra og Frøya ved trøndelagskysten. I dag utgjør øyene to separate kommuner, men fram til slutten av 1800-tallet lå de begge under Hitra prestegjeld og tinglag i Fosen fogderi og sorenskriveri. Øyene består av hovedøyene Hitra og Frøya, i tillegg til nærmere 8000 holmer, øyer og skjær. Dette inkluderer også øygruppen Froan, som strekker seg nordover til Halten. Øyene dekker derfor til sammen et område

¹⁶⁰ Siv Gøril Brandtzæg, *Skillingsvisene i Norge 1550-1950: Historien om et forsømt forskningsfelt*, i *EDDA*, årgang 105, nr. 2, 2018: 97

på nærmere 100 km i luftlinje, like ved innfartsåren til Trondheimsfjorden. Her passerte en god del seilskip på vei nordover til blant annet havnebyen Arkhangelsk i Nord-Russland, til Lofoten og Nord-Norge, og til Trondheim, som på 1700- og 1800-tallet drev en betydelig eksport av trevirke, fisk og kobber. Med en slik plassering ble øyene passert av en god del skip, både større handelsfartøy og orlogsskip, samt mindre farkoster som fiskebåter og jekter. Forlisene jeg tar for meg vil dreie seg om forlis av seilskip, i hovedsak handelsskip, som kom utenfra lokalsamfunnet. På denne måten kan forlisene i større grad sees i sammenheng med nettopp tilførsel av verdier, framfor tap av liv og eiendom for lokalsamfunnet. Med mye dårlig vær, og en topografi preget av berg og klipper, blindskjær (undervannsskjær) og holmer, ble det til tider svært risikabelt å passere farvannet utenfor Hitra og Frøya.



Kart I: Kart over Hitra og Frøya. © Kartverket

Perioden jeg vil ta for meg er 1705-1820. Fra dette tidsrommet finnes det skriftlige kilder etter førti tilfeller av forlis ved Hitra og Frøya, hvor det første tilfellet skjedde i 1716 og det siste i 1820. Perioden starter med Fredrik IVs forordning *Om Forhold med strandede Skibe og Gods* av 21. mars 1705. Dette ble den siste forordningen som omhandlet håndtering av skipsvrak spesifikt, fram til *Lov om Søfarten* av 24. mars 1860. Overgangen fra personalunionen med Danmark og til unionen med Sverige i 1814 ser ikke ut til å ha medført noen endring i forhold

til håndtering av skipsvrak. Dette var derfor en periode med mer eller mindre faste offisielle bestemmelser for håndtering av vrak. Det var også en periode som i hovedsak var preget av fred i Danmark-Norge, foruten den store nordiske krig i 1700-1721 og Napoleonskrigene 1807-1814, da Danmark-Norge var involvert i stridigheter. I krigstider ville lokalbefolkningens forhold til passerende seilskip, og eventuelle forlis, preges av en større grad av usikkerhet, ettersom de potensielt kunne være fiendtlige. Dette vil jeg blant annet se nærmere på i kapittel III om «Vraklovgivningen» og kapittel V om «Vrakplyndring».

Bergings- og redningsselskaper ble ikke etablert i Norge før i andre halvdel av 1800-tallet, og fyrvesenet var forholdsvis lite utbygd på 1700- og begynnelsen av 1800-tallet. Sjøkartene var heller ikke særlig nøyaktige som hjelp til navigasjon langs kysten i denne perioden. Derfor var det på mange måter losene, altså farvannskyndige personer som veiledet skip mot betaling, som kunne tilby noen form for assistanse ved navigering langs kysten.¹⁶¹ Losvesenet ble organisert allerede i 1720, hvor landet ble delt i ulike losdistrikt, og hvor losene måtte ha lospatent. Det betyr at det fantes faste losere på Hitra og Frøya i denne perioden, og blant annet handelsmannen Peter Andreas Koch (1762-1847) på Sula tjenestegjorde som losoldermann, og førte oppsyn med losene.¹⁶² Det har likevel ikke vært et mål med denne avhandlingen å utforske losenes rolle i bergingsvirksomheten på Hitra og Frøya, først og fremst fordi de sjelden var nevnt i bergingsjournalene. Der hvor Peter Andreas Koch ble involvert i bergingsvirksomheten, var det i rollen som lokal handelsmann og grunneier, ikke losoldermann. Ett unntak er etter forliset av *Rebecca* i 1817, hvor den lokale losen ble involvert fordi det ble diskutert om skipet kunne loses til Trondheim.¹⁶³ Men i denne avhandlingen er det i stedet losen som en litterær skikkelse som vil bli trukket fram i kapittel II om «Kulturelle forestillinger».

Perioden 1705-1820 markerer storhetstiden til seilskipene av tre, hvor de fleste skipene som forliste ved Hitra og Frøya var handelsskip av typen brigg, bark, galeas, galiot eller fregatt. Dette var to- eller tremastede skip med ulik seilføring, og gjerne god lasteevne. Seilskip av tre var svært sårbare overfor storm og uvær på grunn av seilføringen, slitasje på treskrogene, tremastene, tauverket av hamp og seilduken. Samtidig får skipstypen betydning for hva som kunne berges og nyttiggjøres av lokalbefolkningen, og for hva slags type oppgaver bergingsarbeidet

¹⁶¹ «snl.no, los», <<https://snl.no/los>>, Norvald Kjerstad og Svein Ordning, 18. september 2020, aksessert 29.09.2021

¹⁶² Fugelsøy 1963: 240

¹⁶³ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforetning etter *Rebecca* av Rasmus Bye i Froan, 3-16. desember 1817

bestod av. Dampskipene, som kom utover 1800-tallet, var i større grad utsatt for motorhavari ute på sjøen, og de senere skipene med metallskrog lot seg ikke bryte opp av naturkrefter eller menneskehånd på samme måte som treskipene. Dette krevde profesjonelt utstyr, som større båter og dykke- og sveiseutstyr. Trematerialer, seilduk og tauverk fra treskipene kunne derimot berges og tas i bruk av kystbefolkningen på stedet.

Med utgangspunkt i disse førti tilfellene av forlis ved Hitra og Frøya i perioden 1705-1820 vil jeg undersøke hvordan vrakberging og vrakgods kan sees som en del av en kulturell tilegnelse av ressurser i kystsamfunnet. Hvordan påvirket skipsforlis lokalbefolkningen på Hitra og Frøya? På hvilke måter ble vrakberging en del av kystkulturen og næringsvirksomheten? Kan vrakgods sees som en del av selve kystlandskapet, ressursgrunnlaget og varetilførselen? I denne sammenheng vil kultur både omfatte de materielle og immaterielle forholdene på kysten. Vrakberging som næringsvei og vrakgods som ressurs vil derfor analyseres som deler av en kultur, og ikke som en egen analyse av de økonomiske forholdene på kysten.

Et viktig utgangspunkt for å finne svar på dette er å undersøke hvordan bergingsarbeidet ble utført. Her vil jeg altså se på hvordan kystboerne i hovedsak berget skipets last, inventar og annet vrakgods, ettersom det i de fleste tilfeller var umulig å berge selve skipet. Redning av menneskeliv, og møtet mellom skipbrudne mennesker og lokalbefolkningen er et svært interessant tema, men vil ikke være i hovedfokus i denne avhandlingen. I stedet vil jeg fokusere på berging av varer, gjenstander og materialer, som kunne brukes av kystboerne til ulike formål.

Bergingsvirksomheten har vært såpass lite studert i Norge at det vil være et viktig mål med denne avhandlingen å få et klarere bilde av hvordan dette arbeidet foregikk på Hitra og Frøya, i en periode og et område hvor det var kystboerne som utførte bergingsoppgavene. Den bergingsvirksomheten som foregikk på Hitra og Frøya i perioden 1705-1820 var altså en virksomhet som var regulert av offisielle lovbestemmelser, men var avhengig av den lokale arbeidskraften i nærheten av forlisstedet. Dette er altså noe annet enn det som har blitt kalt «havarinæringen» på Sørlandet, og det mer organiserte og profesjonaliserte arbeidet utført av bergingsselskapene som ble etablert utover 1800-tallet. Her vil det også være viktig å få en oversikt over lovgivningen rundt håndtering av forlis og vrakgods, både for å forstå utgangspunktet som kystboerne hadde å forholde seg til, men også for å kunne se i hvilken grad gamle lover og rettigheter påvirket handlinger og valg på 1700- og 1800-tallet.

Et viktig spørsmål handler også om kulturelle forestillinger om rett og galt. Hva var det lovlige og lovpålagte bergingsarbeidet, og hvor gikk grensen til det som ble sett på som plyndring, unndragelse eller umoralsk utnyttelse av andres ulykke? Hva var egentlig ulovlig i forhold til lovbestemmelsene og hvordan forholdt kystboerne seg til det? Forekom det tilfeller av vrakplyndring på Hitra og Frøya? Ble dette i så fall oppfattet av kystboerne som kriminelle handlinger, eller ble det oppfattet som en form for rettmessig tilegnelse av vrakgods, nærmest på lik linje med bergingsvirksomheten?

Kystbefolkningens tenkemåter og forestillinger om vrakberging, vrakplyndring og vrakgods som ressurs henger sammen med forestillinger om det å leve med havet som nærmeste nabo. Havet representerer både livgivende og ødeleggende krefter, og som en forlengelse av dette blir forlisene både et uttrykk for tap og tilførsel av verdier. Det som i utgangspunktet var tragedier og dramatiske begivenheter gjennomgikk en slags transformasjon, i forhold til hvordan kystboerne både tenkte om og håndterte hendelsen. På hvilken måte foregikk en slik overgang, og hvordan preget det kystboernes forestillinger om vrak og kulturelle tilegnelse av vrakgods?

Denne avhandlingen har altså som mål å avklare hva vrakberging og vrakplyndring som maritime aktiviteter gikk ut på, og hvordan dette tok form ved Hitra og Frøya i perioden 1705-1820. Samtidig er det et eksperiment, hvor jeg vil prøve å forstå disse aktivitetene ut ifra begreper som liminalitet, oppgavelandskap og Eigensinn.

Kapitteloversikt

Avhandlingen er delt inn i syv hovedkapitler, inkludert innledningskapittelet med historiografi og en gjennomgang av viktige teoretiske begreper, kilder, metode og problemstilling.

Kapittel II tar for seg kulturelle forestillinger om hav og forlis. Her skal vi se nærmere på selve skipsvraksmotivet og ulike framstillinger av forlis. Her vil jeg først og fremst fokusere på hvordan mennesket forholder seg til havet som overmakt, hvilke dyder som trekkes fram i forbindelse med forlis, og hvordan den barbariske vrakplyndreren har blitt framstilt. Dette gjelder blant annet den svært utbredte fortellingen om bruk av falske lys for å lokke skip på land. Fortellinger om forlis vil her sees i sammenheng med hvordan kysten utfolder seg som et liminalt landskap, og hvordan mennesket har forholdt seg til dette landskapet, med blant annet fokus på lokalkunnskapen. De tre karaktertypene helter, skurker og dårer vil utgjøre et bærende

element i denne delen av analysen. Kapitlet vil danne et viktig utgangspunkt for å begynne å nøste opp i forestillinger om forlis, som det blir viktig å ha med i den videre analysen.

I kapittel III skal vi først se nærmere på begrepet strandrett, ettersom dette har blitt mye brukt i norsk og internasjonal litteratur. Dette vil utgjøre et viktig utgangspunkt for å forstå kystboernes forhold til forlis og vrak. Særlig har begrepet blitt brukt til å forklare hvorfor kystboerne skal ha hevdet en gammel rett på vrakgods, og som en forklaring på hvorfor kystboerne nærmest alltid framsto som brutale og nådeløse i møte med skipbrudne mennesker. Her blir det derfor viktig å avklare hva strandretten gikk ut på, og i hvilken grad den kan ha påvirket kystboerne på Hitra og Frøya på 1700- og 1800-tallet. I tillegg vil jeg gjennomgå andre viktige begreper som vrakrett og forstrandsrett, samt det såkalte oppmuntringsprinsippet, som lå til grunn for mye av lovgivningen rundt håndtering av forlis. Deretter skal vi se nærmere på lovgivningen rundt håndtering av forlis og vrak i perioden 1705-1820, som blir et særlig viktig utgangspunkt for å forstå hvordan vrakberging og vrakplyndring foregikk i praksis.

Kapittel IV og V utgjør de mest omfangsrrike kapitlene i avhandlingen. I kapittel IV skal jeg gjennomgå vrakbergingsvirksomheten i sin helhet, med utgangspunkt i de førti tilfellene av forlis på Hitra og Frøya. Dette innebærer en gjennomgang av selve bergingsprosessen, med fokus på den liminale fasen og integrasjonsfasen, overganger mellom ulike faser og kystboernes evne til omstilling. Her skal jeg også gjennomgå bergingsforretningen og embetsmennesenes rolle i bergingsarbeidet. Dette vil sees opp imot kombinasjonsbruket ved kysten og havarinæringen på Sørlandskysten. Her blir det viktig å se på hvordan bergingslønnen utgjorde selve fundamentet i bergingsvirksomheten, som nettopp skulle sørge for at lokalbefolkningen ved forlisstedene kunne utføre denne typen arbeid. Kapittel IV blir særlig viktig for å avklare hvordan det lovlige bergingsarbeidet ble utført, og på hvilken måte det ble en del av kystboernes hverdagsliv. Dette utgjør et viktig utgangspunkt for å kunne analysere eventuelle ulovligheter.

Kapittel V dreier seg om konkrete tilfeller av vrakplyndring og ulovligheter på Hitra og Frøya. Her vil vi komme nærmere inn på hvordan skillet mellom lovlig og ikke-lovlig håndtering av vrak ble preget av en juridisk og moralsk gråsoner. I tillegg skal vi se nærmere på et tilfelle av vrakplyndring som endte med rettssak og domfellelse. Her blir det både viktig å se på hvilke motiver kystboerne hadde for å drive vrakplyndring av ulike slag, og hva det kan fortelle oss om deres kulturelle tenkemåter. Dette dreier seg om uttrykk for sosial kriminalitet og moralsk økonomi, men også om hvordan enkelte handlinger kan forstås som Eigensinn.

Når vi har fått avklart hva det lovlige bergingsarbeidet gikk ut på, og hvilke former for ulovligheter som ble begått, blir det viktig å se nærmere på selve vrakgodset. Inntekter fra bergingsarbeidet, kjøp av vrakgods ved auksjon, møter med skipbrudne mennesker eller også håndtering av vrakgods på vegne av andre, påvirket kystboernes materielle og immaterielle kultur. Særlig viktig blir det å se nærmere på hvordan kystboerne tenkte om vrakgodset og måten det ble tilgjengeliggjort for dem av ytre krefter, altså som en gave fra havet og fra Gud. Her blir det viktig å se nærmere på hva vrakgodset bestod av og hvilken nytte og interesse kystbefolkningen hadde av vrakgods som ressurs, og vrakauksjonene som et viktig møtested og handelssted i kystsamfunnet. Det vil også bli viktig å se på den type kreativitet og kløkt som utnyttning av vrakgods førte med seg. Dette kapitlet vil altså i hovedsak vise hvordan håndteringen av vrakgodset ble integrert i kystsamfunnet.

I kapittel VII vil jeg i lys av det teoretiske rammeverket samle trådene og funnene i avhandlingen, og trekke noen endelige konklusjoner om kystboernes forhold til havet og forlisene på 1700- og begynnelsen av 1800-tallet, og hvordan vrakberging og plyndring ble en del av hverdagslivet på Hitra og Frøya.

Kapittel II: Kulturelle forestillinger om hav og forlis

Se på mig; nu er jeg en skibbruden mand på et vrag.¹⁶⁴

Seilskip, forlis og skipsvrak er motiver som er mye brukt i allegorisk, språklig og metaforisk sammenheng, slik som i sitatet fra Henrik Ibsens *Et Dukkehjem*. Disse motivene er knyttet til forståelsen av havet og de mektige kreftene som utfolder seg der. Det gjelder de livgivende kreftene, som åpner opp det massive havrommet for menneskene, og de ødeleggende kreftene, som gjør havet til et stengsel og en barriere. Skipsfart og forlis er knyttet til havet som utgangspunkt for alt liv på jorden, og havet som årsak til død og ødeleggelse. Menneskets forestillinger om havet henger nært sammen med koblingen mellom hav og land, hvor kysten utgjør selve møtepunktet. Det er nettopp her at de mektige kreftene virkelig kommer til syne. Havets dønninger bryter mot grunner og fjell, og slår innover stranden. Strandene og kysten er et liminalt sted, hvor grensene mellom hav og land, trygg og utrygg, liv og død, stadig er i endring eller bevegelse. I dette landskapet er det skipsvraksmotivet blir skapt.

I dette kapittelet skal vi se nærmere på hvordan kulturelle forestillinger om forlis, skipsvrak og det mektige havet kommer til uttrykk gjennom muntlige fortellinger, skillingsviser og litterære verk. Slike fortellinger og framstillinger av forlis og skipsvrak kan si oss noe om hvordan kystboerne forstod sin egen plass i samfunnet og i det liminale kystlandskapet, gjennom de forestillinger som var med på å skape dem, og som de siden var med på å forme og føre videre. I denne sammenheng har jeg lagt spesielt vekt på å identifisere Peter Burkes tre karakter typer – helten, skurken og dåren – som kan si oss noe om en kultur ved at de enten overgår den, truer den eller kommer til kort.¹⁶⁵

Målet med dette kapittelet er å få en forståelse av hvordan mennesket søker å skape mening i den type aktivitet som foregikk i det liminale landskapet. Ute ved kysten ble det skapt et handlingsrom i en mellomsonne mellom hav og land, og mellom det daglige og ikke-daglige. Her sto kystboerne overfor overmektige krefter, som ikke lot seg overvinne eller temme. Ulike fortellinger om forlis gir oss derfor et innblikk i en kultur hvor føyelighet, og ikke motstand, var nøkkelen til suksess. Dette utgjør et viktig utgangspunkt for å forstå hvordan kystboerne oppfattet kystlandskapet som et oppgavelandskap, hvor kunnskapen om de lokale forholdene

¹⁶⁴ Henrik Ibsen, *Et dukkehjem: skuespil i tre akter*, København 1879: 132

¹⁶⁵ Burke 2009: 201

var noe av det aller viktigste. Kystboerne måtte balansere mellom erfaringer og kunnskap basert på både natur og sivilisasjon, ettersom de tilhørte den siviliserte verden, men i hovedsak var avhengig av egne erfaringer med å leve nært innpå havet.

Et viktig utgangspunkt for analysen av forestillinger om forlis i dette kapittelet, er fortellingen om Russerforliset, altså forliset av det russiske krigsskipet *Jedinorog* utenfor Hitra i 1760. Dette representerer en konkret fortelling om forlis fra det aktuelle området rundt Hitra og Frøya. Deretter vil skillingsvisen om *Ingermanland* fra 1842 tjene som et interessant sammenligningsgrunnlag, om hvordan forlis av større utenlandske skip ble gitt mening, og samtidig hvordan forlis ble framstilt i de populære skillingsvisene. Hele visen ligger som vedlegg III. Et annet interessant eksempel på bruk av skipsforlis som motiv, er Ove Mallings verk om atten dyder som skulle tjene som eksempler til etterlevelse. Forlis og bergingsarbeid er et godt utgangspunkt for å framheve helteberetninger, men likevel med forbehold om at havet aldri kan overvinnes.

De egenskaper som kreves for å overleve ute ved kysten handler gjerne om kløkt og snarådighet, som lett kan gli over i en fortelling om lureri eller også direkte plyndring og barbari. I denne sammenheng er det spesielt fortellinger om bruk av falske lys og bønn om vrak til Gud, som har vært utbredt både i og utenfor Norge. Vrakplyndreren, som litterær skikkelse, blir et eksempel på hvordan lokalkunnskap og kløkt krysser grensen til det usiviliserte og umoralske, på grunn av den nære relasjonen mellom vrak og offer. Når denne koblingen forsvinner, etter en lengre tidsperiode, finner vi i større grad fortellinger om funn av gullskatter og eventyrlyst. For det er først når vraket har ligget på havbunnen over lengre tid, at utnytting av vrakgods som en ressurs blir adskilt fra selve tragedien og ofrene.

Skipsvraksmotivet og det liminale landskapet

De ulike formene for grenseforskyvninger som gjør kysten til en liminal sone handler i stor grad om det sosiale aspektet: om forholdet mellom det daglige og ikke-daglige.¹⁶⁶ Det er slik Rob Shields presenterer selve stranden som et sted utenfor, eller ved utkanten av de mer kontrollerte og siviliserte stedene i samfunnet. Det utgjør et område hvor det blir vanskeligere å opprettholde tydelige grenser for blant annet privat eiendom, på grunn av erosjon og tidevann.¹⁶⁷ Shields mener derfor at stranden utgjør en liminal sone, fordi den ligger i en mellom-

¹⁶⁶ Shields 1991: 3

¹⁶⁷ Shields 1991: 84

sone i forhold til både landskap og menneskelig handling.¹⁶⁸ Havet representerer det elementet som mennesket ikke kan temme, mens landet kan både kultiveres og formes etter menneskets behov og ønske. Når mennesket beveger seg inn i et skiftende grenselandskap mellom det siviliserte land og det ville hav, åpnes det også opp for mer utsvevende og dristig oppførsel.

Det landskapet som kystboerne på Hitra og Frøya beveget seg i, var altså sterkt preget av å ligge i en mellomsonne mellom ulike steder, tilstander og prosesser. Et skipsforlis er med på å tydeliggjøre flere av disse grensene og forskyvningene mellom dem. Et skipsvrak krysser grensen fra hav til land i det mest brutale møtepunktet, det gjennomgår en endringsprosess fra skip til vrak, og det framhever både havets livgivende og dødelige krefter. Det krysser grensen fra liv til død, i det skipet og dets mannskap støter mot land, men samtidig har det mulighet til å gå fra død til liv igjen, da det kan gi livsnødvendige ressurser til en hardt prøvet kystbefolkning. Samtidig representerer det ulike prosesser hvor skip og mannskap mister sin tilhørighet til hierarkiet og regimet de levde under mens de var om bord. Kystbefolkningen blir på sin side til dels forstyrret i sin hverdag og stilt overfor helt andre oppgaver, muligheter og valg. Vrakets posisjon i kystsamfunnet består av en prosess, hvor det i kortere eller lengre tid står utenfor samfunnets etablerte rammeverk. De ulike fasene av denne prosessen vil bli behandlet nærmere i kapittel IV. Men poenget er at der hvor skipsvrakene først ser ut til å symbolisere kun begrensninger og slutten på noe, kan det altså likevel representere åpenhet og nye muligheter.

Det handlingsrommet som skipsforlis symboliserer har ofte vært sterkt knyttet til forståelsen av skipsvrak som et universelt symbol på menneskets begrensninger, spesielt i forbindelse med den evige kampen mot naturkreftene, hvor mennesket nesten alltid kommer til kort. Carl Thompson innleder antologien *Shipwreck in Art and Literature* nettopp ved å etablere skipsvrakmotivets betydning som symbol på menneskets begrensninger:

Providing a recurrent reminder of the limits of human power and ingenuity, the foundering ship has been an enduring source of fear, fascination, and anguished contemplation for many communities.¹⁶⁹

En slik forståelse av skipsvraket som symbol har resultert i en tradisjon for bruk av vrak som motiv i både kunst, litteratur og fortellertradisjon, som vi finner igjen i flere ulike kulturer og tidsperioder.

¹⁶⁸ Shields 1991: 60

¹⁶⁹ Carl Thompson (red.), *Shipwreck in Art and Literature; Images and Interpretations from Antiquity to the Present Day*, New York 2014: 1

Havet og landet, like mye som selve forliset, kan skifte mellom å oppleves som stengsler og åpenhet, alt etter beskueren eller aktørens ståsted. I innledningen til første bind av *Norsk Sjøfart* bruker Thor Heyerdahl sine egne erfaringer til å presisere hvordan opplevelsen av trygghet og fare kunne variere. Havet som vilt og ukontrollerbart, og dermed også farlig, tar utgangspunkt i et perspektiv sett fra land. Men Heyerdahl har gjennom sine ekspedisjoner bevist hvordan havet også kunne oppleves som det trygge. Det betydde likevel ikke at havet ble oppfattet som kontrollerbart. Den tryggheten som Heyerdahl opplevde ute på det åpne hav om bord i *Kon Tiki*, var forankret i en holdning til havet som en overmakt, som han og mannskapet verken kunne eller skulle kjempe mot. Tømmerflåten kunne ikke stå imot de voldsomme bølgene og dønningene på havet, men den kunne føye seg etter havets bevegelser. Det var evnen til føyelighet som ga mennesket styrke i møte med havets krefter.¹⁷⁰

Fortellinger om hav og skipsforlis illustrerer nettopp en slik holdning til overmektige krefter. De handler ikke først og fremst om en kamp *mot* naturkreftene, hvor det til slutt er mennesket som seirer, lik Davids kamp mot Goliat. I stedet finner vi fortellinger som virker å framheve enten viktigheten av å føye seg til de overmektige kreftene, og lære å leve med dem, eller en fortelling hvor alle mennesker på en eller annen måte kommer til kort i møtet med havet. Havet, og skipsvraket, blir først og fremst et symbol på menneskets begrensninger og nødvendigheten av å tilpasse seg. Forestillingen om stranden som et sted for alternativ oppførsel er derfor knyttet til forståelsen av at det konvensjonelle og etablerte har sine begrensninger. Først når mennesket har forstått dette kan havet også åpne for nye muligheter.

Havets overmakt – havet gir og havet tar

Et uttrykk som ofte går igjen i litteratur om skipsforlis er «havet gir og havet tar». Dette spiller på assosiasjoner til Jobs prøvelser i Det gamle testamentet, hvor Job blir utsatt for det som virker som urettferdige lidelser, men kommer med utsagnet «Herren gav, Herren tok. Herrens navn være lovet». Jobs prøvelser var ikke et resultat av hans handlinger. Noe forenklet handlet det om hvordan Jobs fromhet ikke skulle være avhengig av Guds velsignelser.¹⁷¹ Assosiasjonene til det å leve ved havet blir derfor svært påfallende, nettopp i de tilsynelatende urettferdige og voldsomme skiftningene mellom liv og død, lidelser og vinning. I likhet med Job måtte kyst-

¹⁷⁰ Thor Heyerdahl, Den maritime tenkemåten og det globale perspektiv, i Brit Berggreen, Arne Emil Christensen og Bård Kolltveit (red.), *Norsk sjøfart bind 1*, Oslo 1989: 16

¹⁷¹ «snl.no, Jobs bok», <https://snl.no/Jobs_bok>, av Gunnar Magnus Eidsvåg, 30. juni 2021, aksessert 24.08.2021

boerne være fromme i møte med krefter som sto over dem, om det så var Gud eller havet. Men de skulle på ingen måte overgi seg.

I fortellinger om forlis, i form av blant annet muntlige overleveringer, skillingsviser og litterære verk, finner vi helte-, skurke- og dåreskikkelser som framhever betydningen av nettopp føyelighet i møte med havet. Forlis ble et symbol på menneskets begrensninger, men også et symbol på omskiftninger, omstillinger og tilpasninger. Menneskets begrensninger når det gjelder havet, kan både handle om ydmykhet overfor krefter større enn mennesket, og dets plass i en større kosmisk orden, men også om menneskets evne til å tilpasse seg. Disse karaktertypene er med på å understreke hvordan tilværelsen på kysten på mange måter handlet om å «vente» på det som ikke lot seg kontrollere, kultivere eller manipulere. Kystboerne ventet på fisken som kom svømmende inn mot kysten for å beite og gyte, og de ventet på det som kom drivende inn i fjæra.¹⁷² Men en slik type venting betydde ikke en mangel på aktivitet fra kystboernes side. I stedet handlet det om å ha kunnskap om de lokale forholdene, om oppdagelse, tyding av ulike tegn og stadige tilpasninger, og om vekslingen mellom ulike oppgaver og ressurser.

Det er dette som ligger til grunn for forståelsen av området rundt Hitra og Frøya som et oppgavelandskap. Kystboerne så potensiale i landskapet, og de visste hvordan og når de skulle benytte seg av dette potensialet. Drivgoods var ikke noe kystboerne kunne dyrke fram selv, men de hadde inngående kunnskap om hvilke tider av året som førte med seg størst mengder av drivgoods, blant annet på grunn av lokale strøm- og værforhold. De visste også hvilke steder som utgjorde såkalte opphopningslokaliteter, hvor større mengder av drivgoods kunne samles i viker og bukter. På samme måte var kystboerne innforstått med hvilke områder som lå mest utsatt til i forhold til forlis og funn av skipsvrak. Gjennom kildematerialet fra Hitra og Frøya, ser vi hvordan innbyggerne på fiskeværene Sula, Mausund og Froan ofte ble involvert i bergingsarbeid utover 1700- og 1800-tallet. Spesielt skjærene Skarvflesa og Austre og Vestre Skarvflesa skiller seg ut, fordi flere ulykker forekom her i denne perioden, og må derfor ha hatt en spesiell betydning i kystboernes forståelse av skjærgården nord for Frøya. For frøyværingene som la ut på fiske her, var det å speide etter vrak en del av måten de forholdt seg til landskapet på, med en bevissthet om at dagens oppgaver raskt kunne endre seg. Kystboernes forståelse av kysten som et oppgavelandskap vil bli nærmere behandlet i kapittel IV om «Vrakberging».

¹⁷² Nils Kolle, *Norskekysten – en naturens gave* i Alf Ragnar Nielssen (red.), *Norges fiskeri- og kysthistorie bind I: Fangstmenn, fiskerbønder og værfolk*, Bergen 2014: 37



Kart II: Kart over Austre Skarvflesa, Vestre Skarvflesa og Skarvflesa. © Kartverket

Fortellingen om Russerforliset

I fortellingen om det russiske skipet *Jedinorogs* forlis ved Hitra i 1760 finner vi alle de tre karaktertypene til Peter Burke: helten, skurken og dåren. Fortellingen om russerforliset på Hitra har overlevd på folkemunne, og er blant annet nedskrevet av Maurits Fugelsøy i bygdeboka for Hitra. I denne beretningen framstår den norske losen som en modig, og ikke minst erfaren mann (helten), den russiske kapteinen som arrogant og hovmodig (dåren) og hitterværingene som vrakplyndrere og mordere (skurkene). I versjonen av fortellingen som er nedskrevet av Fugelsøy, skal skipet ha ankert opp ved Veiholmen på Smøla, hvor en los ved navn Benoni Skavlan gikk om bord i skipet. Kapteinen skal ha avslått tilbudet fra losen om å føre skipet til Kristiansund, og avfeid advarselen om at det ikke var trygt å ligge ankert opp der de lå. Kapteinen skal da ha svart: «Før mine anker og tau brekker, før skal Norges klipper revne!».¹⁷³ Fortellingen om skipets skjebne utspiller seg derfor som en moralpreken, om hvordan det å avvise hjelp fra losen viser en grunnleggende mangel på respekt for naturkreftene og kunnskapen om lokale forhold.

Lignende sitater finner vi også i fortellinger fra andre steder i Norge, slik som fortellingen om forliset av et engelsk skip utenfor Leka i Namdalen i 1745. Den engelske kapteinen avfeide en lokal kjentmann som påpekte at skipets fortøyninger var for svake. Kapteinen svarte så: «Holder

¹⁷³ Fugelsøy 1958: 160

den norske klippe, holder også den engelske kabel». ¹⁷⁴ I begge tilfellene er det snakk om utenlandske kapteiner i møte med norske farvann, og hvor de ved å lytte til den lokale kunnskapen kunne ha unngått den visse død. Dermed gir fortellingene uttrykk for at det likevel kunne finnes menneskelige feil bak ulykkene. Uværet kunne ingen gjøre noe med, men en dåres dumskap og arroganse kunne bekjempes. Havet som en overmakt ble ikke utfordret, men i stedet for å gjøre menneskene til passive utøvere av en forutbestemt og unngåelig skjebne, ble de gitt et økt handlingsrom nettopp i forhold til sin egen tilpasningsdyktighet og føyelighet.

Kapteinen som en dåreskikkelse ga mulighet til å påpeke menneskelige feil, og losen som en helteskikkelse åpnet opp et enda større handlingsrom for kystboerne. På begynnelsen av 1700-tallet ble losvesenet i større grad organisert og etablert som ett av få virkemidler for å trygge skipsleia. Selve fundamentet for lostjenesten lå i losenes lokalkunnskaper. Fortellinger om skipsforlis, og framstillinger av losen som en helteskikkelse, kan derfor sees i sammenheng med en felles nasjonal fortelling om viktigheten av losvesenet som institusjon. Det er derfor med på å framheve betydningen av lokalkunnskap i et kystsamfunn som var avhengig av havet og fjorden til omtrent alt. Losen utgjorde en personifisering av både kunnskapen og respekt for naturkreftene, og framstår dermed som klok og erfaren. Han er modig nok til å risikere eget liv for å berge andre, men er samtidig klok nok til å vite når han må tre til side.

Fortellingen om russerforliset på Hitra har altså overlevd på folkemunne før den ble nedskrevet på 1900-tallet, mens mange av de andre ulykkene som fant sted virker å ha gått i glemmeboken. Raphael Samuel har påpekt at det ofte er det sensasjonelle og groteske som blir husket. ¹⁷⁵ I fortellingen om russerforliset finner vi nemlig innslag av både vrakplyndring, drap av skipbrudne mennesker og funn av menneskebein i et tjern. Kanskje er dette grunnen til at nettopp fortellingen om russerforliset har overlevd gjennom generasjoner? Vrakplyndrerne i denne fortellingen ser ikke ut til å representere sosiale banditter, lik Robin Hood, i betydningen kriminelle som opererer med aksept og støtte blant allmuen. ¹⁷⁶ I stedet opptre vrakplyndrerne som en skurkeskikkelse som bryter med både gjeldende lovverk og lokalsamfunnets forståelse av rett og galt. De blir derfor stående i kontrast til framstillinger av losere og andre bergingsmenn, og beretninger om vågale redningsaksjoner og nestekjærlighet. Det nokså tydelige moralske budskapet i fortellingen antyder at vrakplyndring ble sett på som grotesk og brutalt.

¹⁷⁴ Furre 1992: 17

¹⁷⁵ Samuel 2012: 6

¹⁷⁶ Hobsbawm 2001: 46-47

Det interessante med *Jedinorogs* tilfelle er at vi har mulighet til å sammenligne den muntlige fortellingen med bergingsjournalen fra 1760. På denne måten får vi et bedre innblikk i hvordan de tre karaktertypene har blitt skapt, og hvordan de kan uttrykke forestillinger om skipsforlis og ulykker. Ifølge bergingsjournalen skal kapteinen om bord i *Jedinorog*, Vassillie Petrovits Burakof, ha hatt stor respekt for den situasjonen han befant seg i høsten 1760. Skipet hadde allerede blitt herjet av stormen i lang tid da de kom seg inn til Smøla. Her ga kapteinen umiddelbart tegn til lokalbefolkningen om at han trengte hjelp fra de lokale losene.¹⁷⁷ Tre losere fra Veiholmen på Smøla, Johannes Evensen, Peder Johannessen og Michel Hermandsen, gikk om bord i skipet og omkom derfor sammen med resten av mannskapet ulykkesnatten.¹⁷⁸ Elleve russere som hadde blitt satt i land på Smøla før ulykken, ble de eneste overlevende av et mannskap på ca. 120 mann. Hendelsene rundt forliset av *Jedinorog* i 1760 vil bli nærmere behandlet i kapittel V om «Vrakplyndring».



Kart III: Kart over Veiholmen på Smøla. © Kartverket

Losen Benoni Skavlan, som i fortellingen presenteres med fullt navn, viser seg altså å være en oppdiktet helteskikkelse. I fortellingen ble han avvist av kapteinen og overlevde derfor ulykken, som altså er med på å understreke viktigheten av at sjøfolk må ha tillit til de norske losene. Dette kan tolkes som et eksempel på hvordan myter og fortellinger kunne gi form til minner,

¹⁷⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Henrik Bull på Rørøya, 3-15. november 1760

¹⁷⁸ «digitalarkivet.no, SAT, Ministerialprotokoller, klokkerbøker og fødselsregistre – Møre og Romsdal, 581/L0931, Ministerialbok, Edøy prestegjeld, nr. 581A01/1751-1765: 407», <<https://www.digitalarkivet.no/kb20070913650018>>

opplevelser og kulturelle forestillinger.¹⁷⁹ Det er ikke minnet om selve losene som person og deres skjebne i den konkrete hendelsen som var viktig her. I stedet er losen som karaktertype blitt satt inn i en tydelig kontekst, med et klart budskap. Denne delen av fortellingen har derfor potensiale til å si oss noe om hvordan slike situasjoner ble opplevd, selv om selve innholdet ikke lenger stemmer med den virkelige hendelsen.¹⁸⁰

Bergingsjournalene avslører også at det virkelig var et spørsmål om plyndring hadde funnet sted på Hitra høsten 1760. I den russiske sjøforklaringen fra 1762, som ble avgitt av de få overlevende russerne, ble hitterværingene beskyldt for både plyndring og drap.¹⁸¹ I den norske bergingsjournalen ble russernes mistanke overfor hitterværingene anerkjent, men avfeid.¹⁸² I stedet ser vi hvordan russerne og deres losjivert på Smøla mottok en reprimande fra fogden på Nordmøre, for brutal opptreden i sin leting etter vrakgods på Hitra.¹⁸³ Likevel blir ikke dette en fortelling om brutale russiske sjøfolk i møte med uskyldige kystboere. Det blir i stedet en fortelling om barbariske kystboere i møte med harmløse, skipbrudne mennesker. Fortellingen søker altså ikke å legitimere utnyttelse av andres ulykke som en form for ressursanking, eller å gi en forklaring på russernes anklager mot hitterværingene. Skurkene blir i stedet stående som en trussel overfor en forestilling av kystboerne som lovlidige og moralske mennesker.

I en annen versjon av fortellingen om Russerforliset, nedskrevet av Rolf Thanem i *Adresseavisen* i 1970, fortelles det om et beryktet brødrepar fra Rørøysundet på Hitra. De skal ha kommet over overlevende fra forliset, som hadde søkt tilflukt i et uthus lengre inne på øya. I «sine siste timer ble [de overlevende] plyndret for sine verdisaker på en barbarisk måte. For å få gullringene av de oppsvulmede fingrene skal det ha vært brukt øks».¹⁸⁴ Maltrakterte kropper, oppsvulmet av å ligge i vannet i lengre tid, og med avrevne lemmer etter å ha blitt slått mot klippene, var ikke et uvanlig syn i etterkant av slike ulykker. Det var også en del av oppgavene til kystbefolkningen å samle sammen *alt* vrakgods, som også omfattet de omkomnes eiendeler og klær. Det tragiske og groteske var altså noe kystbefolkningen måtte forholde seg til når de levde ved havet. Men i beretningen om *Jedinorog* ligger altså fokuset på den umoralske

¹⁷⁹ Raphael Samuel og Paul Thompson (red.), *The myths we live by*, London/New York 1990: 5

¹⁸⁰ Samuel/Thompson 1990: 13

¹⁸¹ Russian State Naval Archive i St. Petersburg, Sjøforklaring etter *Jedinorog*, i Reval 29. januar 1762 (oversatt av Jan Ivar Bjørnflaten og Roland Sebastian Grov ved Universitetet i Oslo)

¹⁸² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Henrik Bull på Rørøya, 3-15. november 1760

¹⁸³ Statsarkivet i Trondheim, A-1868 Nordmøre fogderi, Da/L0102 Brev 1749-1761, Brev til Nicolai Lohman fra Niels Krog Collin 3. april 1761

¹⁸⁴ Rolf W. Thanem, Hovmod kostet 700 russiske emigranter livet, i *Adresseavisen* 22. desember 1970: 5 og 15

plyndringen. Dette kan igjen tolkes som et forsøk på å gjøre mennesket til årsak for de grusomme omstendighetene, men da først og fremst det som foregikk i *etterkant* av forliset. Umoralske mennesker kunne bekjempes, det kunne ikke havets krefter.

Fortellingen om *Jedinorog* omfatter også en annen utbredt fortellertradisjon om forlis. Den inkluderer nemlig beretningen om en kvinne som skal ha vært om bord i skipet og som overlevde. Denne kvinnen ble siden gift og bosatt på Hitra, og framtrer som stammor til en hel slektslinje.¹⁸⁵ I bergingsjournalen får vi vite at det faktisk ble funnet en kvinne i live etter *Jedinorog*. Trolig var hun gift med en av offiserene som omkom. Hun ble forsøkt berget i hus, men døde før de kom så langt, og ble altså aldri gift og bosatt på stedet.¹⁸⁶ Likevel finnes det flere lignende fortellinger om hvordan forlis av utenlandske skip har ført til mange interessante kulturmøter langs kysten av Norge. Hovedpoenget i beretningene er gjerne hvordan innslag av fremmede gener fra utenlandske sjøfolk gir en forklaring på det som har blitt oppfattet som mer «eksotiske» trekk i enkelte familier, slik som mørkt hår og mørke øyne, mørkere hudtoner eller høye kinnbein. Dette blir et eksempel på hvordan skipsforlis kunne markere en overgang fra død til liv. Resten av mannskapet var omkommet, men den overlevende kvinnen fikk en ny framtid og ga nytt liv til stedet. Det interessante er at berging av menneskeliv representerer hvordan forlis kunne gagne et lokalsamfunn på redelig måte, og ikke berging og utnytting av vrakgods.

Skillingsviser – fatalisme og handlingsrom

Framstillingen av havet som en overmakt trenger altså ikke bety at kystboerne var preget av en fatalistisk holdning til naturkreftene, i betydningen fravær av handlingsrom. I sørgeviser om forlis og drukningsulykker har Narve Fulsås nettopp funnet denne typen uttrykk for fatalisme blant nordnorske fiskere. Havets mektige krefter ble framstilt som en forlengelse av Guds eller naturens overmakt, og ulykkene ble satt i sammenheng med krefter som menneskene ikke råde over. Men her velger Fulsås å påpeke at forlisene ble framstilt som et resultat av trusler fra omgivelsene, og ikke som konsekvenser av menneskelige handlinger. Han støtter seg derfor på sosiologen Niklas Luhmanns definisjon av risiko og fare, hvor risiko er noe mennesket tar, og fare er noe som mennesket ble utsatt for av ytre krefter. Disse ytre kreftene ble knyttet til Gud,

¹⁸⁵ Fugelsøy 1958: 161

¹⁸⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Henrik Bull på Rørøya, 3-15. november 1760

og kunne derfor bli oppfattet som en del av verdens orden, og noe menneskene kunne være fortrolig med.¹⁸⁷

Et lignende skille mellom fare og risiko finner vi også i fortellingen om russerforliset. Faren som skipet kom ut for var et resultat av omgivelsene og uværet, og var derfor en akseptert del av tilværelsen, mens risikoen var et resultat av kapteinens hovmod. Det var derfor hans valg og handlinger som i dette tilfellet medførte det tragiske utfallet. I fortellingen framstår altså kapteinen som en dåre og skaper handlingsrom ved å synliggjøre menneskelige feil. Men i skillingsvisene, som Fulsås har sett på, blir ikke menneskelige feil presentert som et *alternativ* til fatalisme på denne måten. I stedet mener Fulsås å finne indikasjoner på at en fatalistisk holdning til ulykkene i stedet kunne utgjøre selve *vilkåret* for handling. En verden som mennesket hadde «svakt instrumentelt herredømme» over, ble også en mer fortrolig verden, en verden uten syndebukker. Det betydde at selv om mennesket ikke kunne forvente å vinne over naturkreftene, eller endre en framtid som var forutbestemt av det guddommelige forsyn, så kunne det likevel handle og tilpasse seg, nettopp fordi utfallet av disse handlingene ble ansett som en del av en større helhet.¹⁸⁸ Det var en mening bak de tragiske hendelsene, selv om denne meningen ikke alltid var synlig, eller forståelig for mennesket.

Hvis vi tar utgangspunkt i skillingsvisen om det russiske linjeskipet (tremastet, fullrigget orlogsskip) *Ingermanland*, kan vi i likhet med fortellingene om *Jedinorog*, se på framstillingen av et utenlandsk skip i møte med den norske kyst.¹⁸⁹ Visen om *Ingermanland* beretter om det som var en stor begivenhet i Norge i 1842, da det russiske skipet grunnstøtte utenfor Kristiansand og senere forliste utenfor Jæren. Nærmere tusen mennesker skal ha vært om bord i skipet da det gikk på grunn, og ca. 400 mistet livet. Her finner vi igjen den samme framstillingen av forlis forårsaket av ytre krefter, og ikke menneskelig aktivitet. Hendelsen blir framstilt fri for syndebukker og skurker, men også helt fri for helter. Dette blir spesielt framtrædende når vi sammenligner med samtidens aviser. Her kommer det fram hvordan et stort apparat ble satt i bevegelse for å forsøke å berge skip og folk, som både omfattet flere dampskip og store deler av kystbefolkningen på Sørlandet. Blant annet i *Adresseavisen* finner vi beskrivelser av hvor takknemlige russerne var for den innsatsen nordmennene gjorde:

¹⁸⁷ Fulsås 2003: 46-47

¹⁸⁸ Fulsås 2003: 47-48

¹⁸⁹ *En sørgelig Vise om Linieskipet Ingermannland, der forliste ved Oxø, hvorved 410 Mennesker omkom*, (ukjent forfatter), NTNU Gunnerusbiblioteket, V box 3:76, Trondheim u.å.

[...] den overordentlig deeltagende Modtagelse, de have mødt i Mandal, hvis Indvaanere have kappets om at overgaae hverandre i at yde de skibbrudne Russer Hjælp.¹⁹⁰

Men visen om *Ingermanland* tar ikke for seg den redningsdåden og innsatsen som kystboerne hadde utført. I stedet finner vi en fortelling hvor menneskene nærmest er gjort til statister i kampen mellom naturkreftene og det russiske skipet, og hvor det er Gud som styrer utfallet. Det blir altså ikke et eksempel på en utenlandsk kaptein som dåre i møte med det norske landskapet. I stedet er det skipet som blir personifisert i kampen mot de «mægtige Bølger», som nærmest sammenlignes med en jeger ute etter sitt bytte: menneskene om bord.

De [bølgene] styrte sig ind i Rummet fort
Og søge blant Folket sit Bytte,
Mens Natten hvælver sig kold og sort,
Og intet de Arme beskytte.

I fortellingen om *Jedinorog* er kapteinen arrogant nok til ikke å ta imot hjelp fra losen. I visen om *Ingermanland* er i stedet alle forsøk på å tilkalle hjelp blitt nytteløse: «Forgjæves er Skud, og forgjæves er Bøn». Selv når dampskipene legger ut for å lete etter det forliste skipet, er de avhengig av «om den almægtige Gud Dem vilde Vraget fordølge».¹⁹¹

Med utgangspunkt i *Ingermanlands* forlis har forfatteren av visen all mulighet til å framheve tydelige helteskikkelser, og en fortelling hvor kystboerne i aller høyeste grad har utført sin plikt. Derfor blir det tydelig at denne visen har hatt et annet formål. Det er ikke kystboernes innsats for å hjelpe de mange hundre overlevende som er i fokus. I stedet er det et forsøk på å gi mening til tapet av de 400 som omkom. Guds allmakt og muligheten for frelse er med på å gi mening til den vanskelige situasjonen og å gjøre tragedien mer håndterbar, ved å sette den inn i en større sammenheng.

Saa let han kaster det største om, Vi Mennesker ere saa svage,
Og bøie maa vi os vel for ham, Som tæller vor' Levedage.

Dette gir igjen assosiasjoner til Jobs bok, fordi tragedien som rammet menneskene ikke framstilles som selvforskyldt, verken i form av dumskap, arroganse eller mangel på kunnskap og erfaring. I stedet blir det et eksempel på Jobs utsagn: «Herren ga og herren tok».¹⁹² I dette

¹⁹⁰ *Trondhjems borgerlige Realskoles alene-priviligerede Adressecontoirs-Efterretninger*, årg. 75, nr. 119, Trondheim 4. oktober 1842

¹⁹¹ *En sørgelig Vise om Linietskipet Ingermannland, der forliste ved Oxø, hvorved 410 Mennesker omkom*, (ukjent forfatter), NTNU Gunnerusbiblioteket, V box 3:76, Trondheim u.å.

¹⁹² Det gamle testamentet, *Jobs bok*: 1:21

tilfellet hadde Gud og havet tatt i dyre dommer, men en annen gang kunne det finne på å gi i mangfold. Fellesnevneren var menneskets forhold til Gud, og hvordan dette forholdet ikke måtte være avhengig av de omstendighetene mennesket befant seg i. Økt risiko ved menneskelige valg og handlinger er derfor fjernet fra beretningen, og gir mennesket handlingsrom gjennom å være fri for skyld.

De muntlige fortellingene om *Jedinorog* hadde allerede blitt overlevert gjennom generasjoner, da de ble nedskrevet av blant annet Fugelsøy og Thanem på 1900-tallet. Skillingsvisene som medium var på denne måten mer lik avisartikler, når det gjelder nærhet i tid til hendelsene de omhandlet. Visene om forlis ble ofte produsert like etter ulykken hadde funnet sted og fungerte som nyhetsspredere til et bredere lag av befolkningen enn avisene. Flere av versene ligner mye i form og innhold på vers vi kan finne igjen i andre viser, spesielt de som handlet om Guds allmakt og de mektige naturkreftene. Men visen om *Ingermanland* inneholder også helt konkrete opplysninger, som i det store og hele stemmer overens med opplysningene i samtidens aviser. Innholdet er diktet av én forfatter (i dette tilfellet en ukjent forfatter) og solgt som et ferdig skillingsstrykk. Det har derfor ikke gjennomgått den samme utviklingen over et lengre tidsrom som de muntlige fortellingene. Derfor finner vi heller ikke lignende innslag, eller fordreininger av fortellingen, slik som sitatet fra kapteinen om bord i *Jedinorog*. Bruk av slike sitater kan tolkes som en del av en prosess hvor fortellingen blir bevisst eller ubevisst formet, og hvor enkelte elementer blir dramatisert og tydeligere kontekstualisert.¹⁹³ I visen om *Ingermanland* ser budskapet først og fremst ut til å dreie seg om formidling av en konkret enkelthendelse, med et svært tydelig fokus på naturens og Guds overmakt. Men hvis vi trekker inn melodien til visen, som et uttrykk for en formende prosess for fortellingens meningsinnhold, kan vi tolke visen på en litt annen måte.

Skillingsvisene var fortellinger formet i lyriske verselinjer, og skulle synges og framføres med melodi. Melodiene som ble brukt var gjerne kjente og enkle melodier å følge for de som skulle synges og lytte til visene. Visen om *Ingermanland* var diktet til melodien av folkevisen Zinklars vise (Hr. Sinklar drog over saltan Hav), som ble utgitt som skillingsstrykk i 1785. Dette var en vise som ble svært populær blant alle samfunnsklasser.¹⁹⁴ Zinklars vise handlet opprinnelig om George Sinclair og hans kompani av skotske soldater, som skulle krysse Norge for å komme til

¹⁹³ Samuel/Thompson 1990: 5

¹⁹⁴ «Skillingsviser.no, «Herr Sinklar drog over saltan Hav...»», <<https://skillingsviser.no/herr-sinklar-drog-over-saltan-hav/>>, av Anne Sigrid Refsum, 26. august 2019, aksessert 11.01.2021

Sverige. Her skulle de kjempe mot Danmark-Norge under Kalmarkrigen (1611-1613). Under reisen ble de overfalt av norske bønder og bare 18 av 400 skotske soldater overlevde.¹⁹⁵

Hvis vi kan gå ut ifra at melodien hadde betydning for innholdet og budskapet i visen, foruten å tjene som en kjent melodi, kan dette gi en svært interessant innfallsvinkel til å forstå betydningen av visen om *Ingermanland*. Når Zinklars vise ble brukt til å framføre en fortelling om nærmere tusen russeres møte med den norske kyst – en hendelse hvor mange mennesker omkom – kan det ha vært med på å skape assosiasjoner til nettopp hvordan utenlandske krefter kom til kort i møte med det norske landskapet. De norske kystboernes manglende evne til å gjøre noe med situasjonen blir til en viss grad ufarliggjort, fordi deres styrke og kunnskap blir satt opp imot mektige, utenlandske krefter. De norske bøndene kunne til alt overmål hankes med de skotske soldatene. Med sin kunnskap om, erfaring med, og respekt for havet, Gud og de norske forholdene, kunne også kystboerne hankes med de værharde forholdene på kysten: en kyst hvor selv et massivt russisk krigsskip måtte gi tapt. I all sin maktesløshet er mennesket likevel gitt et handlingsrom og styrke, i møte med det som i utgangpunktet virker uoverkommelig.

Visen om *Ingermanland* handler derfor ikke bare om mennesker som underkaster seg overmektige krefter, og som blir gitt et handlingsrom i form av en fortrolig verden styrt av ytre krefter. Selv om det i versene ikke blir lagt vekt på verken helter, skurker eller dårer, som overgår, truer eller kommer til kort i møte med kristne eller verdslige verdier i kystsamfunnet, kan vi likevel finne et underliggende tema hvor helteskikkelser trer fram. Gjennom assosiasjoner til bøndene i Zinklars vise, kan kystboerne framheves som sterke mennesker, fordi de vet hvordan de skal forholde seg til det norske kystlandskapet, og bruke det til sin fordel. I denne sammenheng stiller de derfor sterkere enn de tusen menneskene om bord i det massive krigsskipet. I ytterste konsekvens kan russernes manglende lokalkunnskaper ha medført en ekstra risiko i møte med de allerede farlige omgivelsene.

En annen mulig tolkning er at melodien også kan ha hatt evnen til å mane fram en form for beredskap blant kystboerne, i forhold til de mange farer som stadig truet ute ved havet. I 1807 hadde Zinklars vise blitt utgitt på ny for å oppmuntre norske kystboere til å stå i beredskap, etter

¹⁹⁵ «snl.no, Skottetoget», <<https://snl.no/Skottetoget>>, av Magnus A. Mardal og Erik Opsahl, 6. juli 2021, akssert 01.12.2021

ranet av den dansk-norske flåten.¹⁹⁶ I 1842 kan lignende assosiasjoner ha gitt kystboerne en følelse av mening og ansvar, der de sto i fremste rekke i kampen om å berge liv. Melodien ga kystboerne styrke til å kjempe, mens det skrevne ord ga mening til det som gikk tapt.

Forlis og dyder

I Ove Mallings biografisk-historiske verk *Store og gode Handlinger af Danske, Norske og Holstenere* fra 1777, finner vi bruk av helteskikkelser, i betydningen av personer som kunne overgå samfunnets normer og verdier, og dermed tjene som forbilde for andre. Boken ble laget på befaling av Christian VII (1766-1808) av Danmark-Norge og skulle være en samling «priselige» handlinger til etterlevelse.¹⁹⁷ Fortidens handlinger skulle presenteres som inspirasjon for samtidens borgere og embetsmenn, og boken skulle brukes som lærebok i latin-skolene.¹⁹⁸ Malling har i denne sammenheng delt inn utvalget av store og gode handlinger i atten ulike karaktertrekk eller dyder.¹⁹⁹ Menneskekjærlighet og «snildhed» utgjør to av disse dydene, hvor nettopp skipsforlis ble brukt som motiv.

Som et eksempel på menneskekjærlighet gjenforteller Malling en hendelse fra 1775, hvor et skip hadde strandet utenfor Hornbæk og Villingebæk på nordøstsiden av Sjælland i Danmark. Skipet og mannskapet på seks befant seg innen høreavstand fra land og ropte om hjelp, men kystboerne hadde ikke mulighet til å komme seg ut til skipet i det stormende været. De ble i stedet stående som vitner til at mannskapet forsvant én etter én, til bare skipperen var igjen: «Alle disse ynkelige Scener maatte Bønderne paa Strandbredden være Tilskuere til. Enhver Scene havde rørt dem».²⁰⁰ Disse ynkelige scenene var velkjente for den danske (og norske) kystbefolkningen, ettersom forlis hadde funnet sted så mange ganger tidligere. Samtidig vekket det til stadighet medlidenhet og sympati, nettopp på grunn av de brutale og tragiske omstendighetene.

Én av disse tragiske scenene utspant seg da styrmannen hoppet over bord i et siste desperat forsøk på å berge livet, og ble truffet av et stykke vrakgods som «knusede hans Hoved». Dermed

¹⁹⁶ «Skillingsviser.no, «Herr Sinklar drog over salten Hav...»», <<https://skillingsviser.no/herr-sinklar-drog-over-salten-hav/>>, av Anne Sigrid Refsum, 26. august 2019, aksessert 11.01.2021

¹⁹⁷ Ove Malling, *Store og gode Handlinger af Danske, Norske og Holstenere*, København 1794: V

¹⁹⁸ «denstoredanske.lex.dk, Ove Malling», <https://denstoredanske.lex.dk/Ove_Malling>, av Michael Bregnsbo 7. mai 2020, aksessert 11. mai 2020

¹⁹⁹ Malling 1794: XVI

²⁰⁰ Malling 1794: 39

var det bare skipperen igjen i live. På land sto kystboerne og bevitnet det hele. I første omgang virket de å være helt maktesløse, men til slutt gjorde fem menn et siste forsøk på å få reddet skipperen, som de til slutt klarte å få i land.²⁰¹ Fortellingen har et tydelig moraliserende budskap, med fem kystboere utpekt som tydelige helteskikkelser. Likevel blir ikke disse scenene stående som regisserte iscenesettinger for å fremme et overtydlig budskap om mot og heldedåd. I stedet reflekterer de en virkelighet mange kystboere sto ovenfor. Å berge skipbrudne mennesker handlet ikke bare om mot, menneskekjærlighet, vilje, kunnskap og erfaring. Det handlet også om evnen til å vite når de kunne hjelpe, og når de måtte se seg slått: en evne til moderasjon. På denne måten minner dette også om fortellingene om *Jedinorog* og *Ingermanland*. Ingen av dem framstiller en situasjon hvor alle menneskene om bord ble berget.

Både i Danmark og Norge finnes det mange eksempler på tragiske begivenheter, heltomot og menneskekjærlighet. Det har forekommet flere tilfeller av forlis hvor hele mannskapet berget livet, og hvor kystboerne lyktes i sine redningsforsøk. Derfor er det interessant hvordan Malling velger å framheve en fortelling hvor bare skipperen overlever, og hvor kystbefolkningen i utgangspunktet ble stående som handlingslammede tilskuere til dramaet ute på havet. Det var altså ikke hans mål å trekke fram et tilfelle hvor hele mannskapet overlevde, som eksempel på en situasjon hvor kystboerne hadde vært mer modig, eller utvist større grad av menneskekjærlighet. Malling velger i stedet å framheve et tilfelle hvor kystboernes handlinger i aller høyeste grad ble begrenset av de voldsomme naturkreftene, altså av ytre krefter. Likevel var ikke kystbefolkningen så handlingslammet som først antatt. Mangelen på mulighet til å redde mannskapet kom ikke av mangelen på vilje og forsøk. Rørt av de tragiske scenene som utspant seg på vraket kunne de til slutt gjøre et siste forsøk, og fikk reddet skipperen. Et høyt antall omkomne på sjøen var en realitet kystbefolkningen var innbefattet med. Det sto altså ikke bare om Mallings atten dyder i møte med disse kreftene. Det handlet også om mot og offervilje, og vilje til å prøve, slik danskene gjorde da de «vovet deres Liv for at redde hans [skipperen]».²⁰²

En slik form for offervilje var nettopp det Malling framhevet som uttrykk for menneskekjærlighet, når man «elsker, hjælper, redder, skaaner Mennesker». Dette var en form for uselvsk kjærlighet uavhengig av nasjonalitet, hvor de danske bøndene var villig til å ofre sitt liv for den engelske skipperen. Slike handlinger skulle man utføre uten krav om belønning:

²⁰¹ Malling 1794: 39

²⁰² Malling 1794: 39

Sin Kierlighed udøver han som en god Skyldner, der betaler sin Gield: han gjør sig ingen Fortieneste deraf».²⁰³

Nok en gang finner vi assosiasjoner til Jobs bok, og spørsmålet om hvorfor vonde ting skjer med gode mennesker, og hvordan en persons fromhet og godhet ikke skal være avhengig av andres velvilje eller mulighet for vinning. De danske kystboerne utfylte derfor også denne delen av Mallings definisjon på menneskekjærlighet, da de først nektet å motta belønning fra kapteinen, og henviste til den plikt de anså redning av skipbrudne for å være.²⁰⁴

Heller ikke Mallings beretning inneholder det vi kan karakterisere som skurkeskikkelser. Likevel er det grunn til å tro at framstillingen av helteskikkelsene kan ha blitt sett i forhold til tidligere framstillinger av danske kystboere, blant annet i Ludvig Holbergs dikt *Peder Paars* fra 1719-1720. Dette diktet handler blant annet om beboerne på den danske øya Anholt:

Man deraf slutte kan, de vare fordum slemme;
Det gaar mig lidet an; jeg har her ikke hjemme.
Nu derimod man ser dem bedres Dag fra Dag,
Hver lever christelig og nærer sig af Vrag.²⁰⁵

Siste linje har vært mye sitert i litteratur om forlis og vrakberging, og blant annet Poul Holm har påpekt hvordan det har vært med på å gi innbyggerne på Anholt et dårlig rykte.²⁰⁶ Det finnes også flere tilfeller fra dansk rettshistorie hvor kystboerne har krevd mer lønn for bergingsarbeidet, eller også plyndret skip. Malling unngår derimot denne tematikken ved å la være å berette om berging av selve skipsvraket eller vrakgodset. Denne hendelsen blir derfor stående som et eksempel på redning av menneskeliv, og ikke berging av andre verdier.

I bokens syvende opplag, som kom i 1885, skrev den danske utgiveren at i løpet av 50 år hadde den blitt utgitt i store opplag og fått en sjelden stor utbredelse. Dette forklarer han med bokens patriotiske karakter, og samtidig dens underholdende framstilling, som gjorde dette til ren folkelesning.²⁰⁷ Men selv om boken var utbredt, vil den nok ikke hatt mulighet til å nå en like stor del av befolkningen som de billige skillingsvisene, med sin enkle, litterære form. Derfor er det interessant å se hvordan det underliggende temaet i hovedsak er det samme. Forlis danner ut-

²⁰³ Malling 1794: 22

²⁰⁴ Malling 1794: 40

²⁰⁵ Ludvig Holberg, *Peder Paars*, Oslo 1926: 40

²⁰⁶ Holm 1991: 240

²⁰⁷ Ove Malling og Fr. Winkel Horn, *Store og gode Handlinger af Danske, Norske og Holstenere*, 7. utgave, København 1885: I

gangspunktet for underholdende og spennende fortellinger som engasjerer ulike deler av befolkningen. Samtidig danner de et grunnlag for å framheve menneskets begrensninger i møte med naturkreftene og Gud, og for å framheve menneskelige dyder, kunnskaper og ferdigheter.

Styrmannskunsten – «at udføre med Hæld det, Magten ei selv kan fremtvinge»

Når Malling i samme verk presenterer dyden «snildhed», innleder han med at: «Naturen maae have frembragt de Snilde».²⁰⁸ Her forstås altså «snildhed» som det å opptre klokt og å bruke list i møte med naturkreftene og havet,²⁰⁹ og som er en ferdighet som har blitt formet av selve naturen. Malling skriver at:

Den Snilde ligner Styrmanden, der, med Loddet i Haanden, og Øiet paa Roeret og Seilene, bugter sig frem mellem Grunde og Skiær, frelser sit Skib, og finder baade Vei og Havn. Som denne lister sig forbi, hvor andre enten ei tør komme, eller og løbe an og strande; saa veed og den Snilde at snige sig gennem mødende Farligeder, tvivlsomme Tilfælde, indviklede Hændelser.²¹⁰

Metoden og ferdigheten som heroiseres for å manøvrere blant de farlige grunner og skjær, handler altså ikke om å tvinge seg gjennom med makt, men å ta raske og gode avgjørelser og tilpasse seg den enkelte situasjonen.

I fortellingen om menneskekjærlighet er det styrmannen som hopper i vannet, i et desperat forsøk på å berge seg fra en umulig situasjon. Likevel blir han ikke framstilt som en dåre som har tatt en unødvendig risiko: hans død blir ikke framstilt som en konsekvens av hans handling. I stedet bruker Malling styrmannsstillingen som en helteskikkelse på grunn av den «snilde» egenskapen som navigatør. Utover 1700-tallet ser vi nettopp en økende interesse for det som gjerne omtales som styrmannskunsten i Danmark-Norge. Det ble utgitt bøker om navigering, hvor *Styrmands-Kunst eller saa kaldet Skatkammer, indeholdende en tydelig og med mange Exempler oplyst Undervisning om, hvad en Styrmand nødvendigvis bør forstaae*, av 1783, blir omtalt som den første læreboken i navigasjon i Danmark-Norge.²¹¹ Samtidig ble også flere og bedre navigasjonsinstrumenter, slik som oktant og sekstant, tatt i bruk i løpet av århundret. Det er nok derfor ikke tilfeldig at styrmannen blir trukket fram som eksempel til etterlevelse, ved framstillingen av en dyd om klokskap og dyktighet.

²⁰⁸ Malling 1794: 278

²⁰⁹ «Ordnnet.dk, Snild-hed», <<https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=snildhed>>, u.å., aksessert 12.03.2019

²¹⁰ Malling 1794: 278

²¹¹ Olav Bergersen, *Styrmannskunst i 1700-årene*, særtrykk av Norsk Sjøfartsmuseums årbok 1929: 117

Styrmannskunsten og navigasjonsundervisningen handlet på mange måter om matematiske utregninger ut ifra blant annet høyvann og lavvann, og solen og stjernenes plassering på himmelen. Dette var en type kunnskap og utregning som kunne plasseres i skjema og tabeller, og som kunne forbedres ved etableringen av tekniske hjelpemidler. Likevel påpeker Malling at dyden «snildhed» er frembrakt av selve naturen. Forholdet mellom det siviliserte og naturen kunne ikke basere seg på et mål om det siviliseres seier, men heller en balanse mellom de to:

thi denne klare Forstand, dette visse Syn, denne Siels Hurtighed blive altid Skaberens Gaver. Men Kundskab, Øvelse og Erfaring gjøre dem brugbare; og Dyden gjør dem nyttige for Mennesket og gavnlige for Selskabet.²¹²

Ved bruk av helteskikkelser som representerer både menneskekjærlighet og «snildhed» påpeker Malling viktigheten av en respekt for naturkreftene, framfor overmot og tvang. Kystboerne blir gjort til helter fordi de var tålmodige og kunne gjøre et siste forsøk på riktig tidspunkt, slik at i hvert fall én mann kunne berges i land. Malling antyder med dette at havet aldri kunne overkommes, men at mennesket måtte lære å leve med det. Dette danner et ypperlig bakteppe for å framheve viktige dyder blant befolkningen i Danmark-Norge, spesielt for de som senere skulle utdanne seg til skipper og styrmenn.

Underfundighet og Eigensinn

Mallings dyd «snildhed» ble ikke bare begrenset av at den «snilde» ikke skulle tvinge seg fram med makt, men også ved at den ikke skulle arte seg som bedrageri og underfundighet (listighet og lureri).²¹³ Selv om Malling her har sluppet tak i styrmanns-analogien, er det likevel et viktig punkt å ta med videre i forståelsen av ulykker på havet. I framstillingen av de fem heltene i forbindelse med Hornbækstrandingen ble det indirekte pekt på at kystboerne gjorde rett i å ikke utvise overmot i sin redningsdåd. Den «snilde» måtte kunne begrense sin list, slik at han ikke krysset grensen til det ulovlige eller det umoralske.

I mange av framstillingene av vrakberging i norsk lokallitteratur blir kystbefolkningen tillagt ferdigheter og kunnskaper som gjorde det mulig for dem å overleve ved kysten, og å kunne berge folk og skip i nød. Forholdene de arbeidet under tilsa at dette må ha omfattet bruk av en rekke ulike ferdigheter, som lett kunne la seg sammenligne med blant annet underfundighet. Den grad av list og oppfinnsomhet som krevdes for å manøvrere seg mellom de mange farer

²¹² Malling 1794: 278

²¹³ Malling 1794: 278

ved kysten, kunne fort bli sammenlignet med noe som bryter med storsamfunnets normer og verdier: ikke nødvendigvis fordi de brøt spesifikke lovbestemmelser, men fordi de var med på å tøyne og forskyve grensen mellom det sentrale og det lokale, det siviliserte og det ikke-siviliserte.

I fortellingen om *Jedinorog* kan vi tolke den russiske kapteinen som en representant for nettopp kunnskaper som stammet fra mer sentrale hold, eller i hvert fall utenfor lokalsamfunnet. Losen representerte lokalkunnskapen. Selv om losene i større grad ble organisert utover 1700-tallet, var det likevel snakk om en form for kunnskap som bare kunne utarbeides ut ifra de lokale forholdene, og i samsvar med naturen og landskapet. Til en viss grad representerer derfor dette noe som sto helt på grensen av hva det siviliserte samfunn kunne ta æren for å ha skapt. Kystboerne var vant til å bevege seg i et liminalt landskap, hvor grensen mellom nettopp det siviliserte og det usiviliserte stadig ble forskjøvet. Det siviliserte representerer i denne sammenheng det som mennesket kunne ta kontroll over og være med på å forbedre ut ifra sine egne verdier, og det usiviliserte er det som mennesket ikke kunne kontrollere. Det var aldri helt snakk om det ene, aldri helt det andre, men i stedet en slags mellomting. Å overgi seg helt til naturen var å frata seg selv handlingsrom og gjøre livet ved kysten nærmest umulig, men å forsøke å temme naturen ville føre til død og elendighet, da havet ikke lot seg temme. Kystboerne var avhengig av å finne en balanse mellom de to, en balanse som ikke nødvendigvis kunne defineres i en lærebok, men som stadig måtte tilpasses. Det handlet nettopp om de «snildes» egenskaper: «Midlerne til at udrede sig fremkomme for hans Øine: imellem dem vælger han, ofte i et Øieblik, det dueligste».²¹⁴

Fram til nå har forståelsen av kystboerne i stor grad handlet om en type tilværelse som handlet om å føye seg etter overmektige krefter, og hvor tilpasning og kløkt ble viktige evner. Men samtidig må vi åpne opp for at kystboerne også ga seg selv et større handlingsrom, i det som ellers framtrer som en balansegang mellom død og overlevelse. Nettopp her blir det interessant å trekke inn begrepet *Eigensinn*.

Satt på spissen kan altså kystboernes ferdigheter i stor grad sies å være formet av naturen, framfor det siviliserte samfunn, og de ble formet etter omstendighetene med en god porsjon list og oppfinnsomhet. Denne typen ferdighet handlet i grunn om å tøyne og teste grenser, eller også

²¹⁴ Mallings 1794: 278

det å fungere i et liminalt landskap hvor grenser stadig var i bevegelse. Dette gir oss derfor en interessant innfallsvinkel til å utforske kystkulturen på Hitra og Frøya. Oppfinnsomhet og kløkt var avhengig av enkeltindividets evner, og dermed ga det mulighet for individer til å skape en plass for seg selv.

I sin beskrivelse av forholdene langs Helgelandskysten gjenforteller Gunnar Solum en historie fra muntlig tradisjon, hvor kystboerne skal ha øvd på å redde blytunge, våte skipbrudne mennesker opp av sjøen, ved å hive tønner på vannet og øve på å plukke dem opp. Å redde mennesker opp av sjøen krevde altså teknikk og erfaring.²¹⁵ Utgangspunktet var de stadige ulykkene på sjøen, men det antydes at det nærmest ble en slags sport eller konkurranse av det hele, samtidig som det gjorde kystboerne bedre rustet til å berge liv. Dette gir mulighet for den type distansering til alvoret, som Lüdtke framhever i forhold til utløp for Eigensinn i tyske fabrikker. En slik konkurranse kunne også lettere tøye grensene til sosialt akseptert oppførsel, men også gi rom for den enkelte til å utfolde seg.

Den samme kløkten som gjorde det mulig for kystboerne å finne løsninger for å berge skip og folk, og finne igjen vrakgods som lå spredt i en uoversiktlig skjærgård, kunne også brukes til å lure unna vrakgods og gjemme det vekk i det samme landskapet. Det hele kunne utfolde seg som en slags øvelse i lokalkunnskap, i en stille eller åpen konkurranse med andre. I en fortelling om en dekkskøyte som forliste utenfor Titran på Frøya, hadde tre mennesker allerede druknet, da én fra mannskapet til slutt kom seg i land og inn til nærmeste bebodde hus. Da han fikk fortalt folk hva som hadde skjedd, spratt en av mennene opp og «for på dør i det han ropte: «Da må vi ut å leit rak, kalla».²¹⁶ Frøyværingen kan nok lett oppfattes som en person uten menneskekjærlighet, men samtidig ligger det et alvor bak hans reaksjon. Berging av skip, last og folk krevde nettopp raske avgjørelser og umiddelbar handling. Likevel er det åpnet for en tolkning av egenvilje i denne lett tragikomiske situasjonen.

Den type «self-assertive prankishness» som ligger i begrepet Eigensinn, kan også brukes for å forstå hvordan enkelte beretninger får et innslag av humor, narrestreker og sportslighet, eller også har tendenser til galgenhumor.²¹⁷ Svein Molaug nevner blant annet et innslag av det han kaller «makaber humor» i en rettsak fra 1787, hvor tre menn hadde funnet en kiste med et lik

²¹⁵ Solum 1993: 47-48

²¹⁶ Kristian Opstad, *Vår gamle kystkultur på Møre bind II*, Elnesvågen 1986: 46-47

²¹⁷ Lüdtke 1995a: 313

drivende i sjøen. De hadde ført kisten inn til kirkegården, men solgt tauet som var surret rundt den og drukket brennevin for pengene.²¹⁸ Vi finner også flere slike beretninger hvor en lignende form for makaber humor ser ut til å gjøre seg gjeldende. Humor kunne være nødvendig for å sette ord på det som var vanskelig og sårt, men også et uttrykk for en holdning til forlis som en hendelse. Det var ikke mye handlingsrom kystboerne hadde i slike situasjoner, uten at det lett kunne assosieres med umoralskhet eller apati. Det var tross alt snakk om død og ødeleggelse. Men blant vrakrestene skulle også kystboerne ha plass til å leve og eksistere som enkelt-individer. Fortellinger om vågemot og lokalkunnskaper ga kystboerne noe å leve opp til. Fortellinger om pek og humoristiske innslag ga dem også rom til å skape noe eget i alt det vanskelige: noe som ikke nødvendigvis var en del av et fellesskap, en kultur, en større kosmisk orden, eller en moralsk økonomi. I stedet var det noe som ga mennesket et økt handlingsrom, i form av egenvilje og Eigensinn.

Den barbariske vrakplyndreren

Både Ove Mallings fortelling om Hornbækstrandingen og skillingsvisen om *Ingermanland*, er eksempler på beretninger hvor skurkeskikkelser er mer eller mindre fraværende. Men i flere av de muntlige fortellingene og i moderne lokallitteratur får denne karaktertypen en mer fram-tredende rolle, i form av den brutale og barbariske vrakplyndreren. Brødreparet som plyndret de skipbrudne menneskene etter forliset av *Jedinorog*, ved blant annet å kutte gullringer av ofrenes fingre med øks, utgjør nettopp en slik skurkeskikkelse.²¹⁹ Denne karaktertypen sier oss altså noe om en kultur ved at den truer den aktuelle kulturen. Vrakplyndreren truet kystkulturen ved at han truet selve balansen mellom de ulike grenseovergangene i den liminale sonen, slik som blant annet grensen mellom liv og død, natur og sivilisasjon, daglig og ikke-daglig. Dette antyder hvor viktig det er å forstå kystkulturen i sammenheng med det liminale landskapet, og kystboernes evne til å innordne seg etter de varierende forholdene.

Pearce har påpekt at vrakplyndrerskikkelsen gjerne ble framstilt som selve symbolet på ondskap, i motsetning til andre kriminelle personer som smuglere og landeveisrøvere, som ofte har blitt romantisert som helter.²²⁰ Denne heltestatusen henger sammen med hvordan ofrene bestod av enten myndigheter eller de øvre sosiale lag i samfunnet, som selv kunne knyttes til kriminalitet og undertrykking. Dette ga en helt annen legitimitet til smuglernes og røvernes

²¹⁸ Molaug 1985: 226

²¹⁹ Thanem 1970: 5 og 15

²²⁰ Pearce 2007: 98

kriminelle aktivitet, og som derfor ikke virket like truende på den øvrige befolkningen. Dette blir spesielt interessant sett i sammenheng med hvordan John Rule påpekte at myndighetene hadde en helt motsatt oppfatning av smuglere og vrakplyndrere. Smuglere ble ansett som en mye større trussel mot lov og orden, fordi de utgjorde en mer permanent trussel mot kongemaktens inntekter.²²¹

Vrakplynderens ondskap handler altså om forholdet til ofrene, som i deres tilfelle omfattet hjelpeløse, skipbrudne mennesker. Plynderens handlinger lot seg ikke romantisere så lenge de ble assosiert med uskyldige menneskers uforskyldte lidelser. Skipbrudd ville i alle tilfeller omhandle ofre, enten de var omkommet eller blitt kastet ut i en tilværelse som skipbrudne. Det vi ofte ser i fortellinger om forlis, er at det uansett blir vanskelig å skille ofrene fra den påfølgende aktiviteten. Selv i tilfeller hvor kystboerne bare utførte lovlig bergingsarbeid, ble skipet og vrakgodset stående i direkte tilknytning til ulykken og tragedien. Vraket var for nært knyttet til den skipbrudne.

Den mest kjente skipbrudne karakteren i litteraturhistorien er Robinson Crusoe, skapt av Daniel Defoe i 1719. I denne fortellingen blir Crusoe brukt for å tydeliggjøre hvordan det er ens egen mulighet for tilpasning som er nøkkelen til overlevelse. Han var ikke lærd i noe håndverk eller fag, men lærte seg i stedet å bruke det han fikk tilgang på av vrakgods og andre gjenstander fra øya: «What the tides deliver on the beach is strictly assessed according to its functional potential».²²² Det var altså ikke av betydning hva gjenstandene hadde vært brukt til tidligere, for når de ble ansett som vrakgods, kunne de brukes til andre formål. Selve forliset representerer nok en gang hvordan mennesket kom til kort i møte med naturkreftene, men Crusoes tilpasning til situasjonen viser hvordan mennesket kunne fungere i samhandling med dem. Nettopp det at Crusoe lærte seg overlevelse på naturens prinsipper, og ikke med utgangspunkt i kunnskap og erfaringer fra den siviliserte verden, blir av avgjørende betydning her.

Som skipbrudden mann var tilpasning nødvendig for at Crusoe skulle kunne overleve på øya. Men når en slik tilpasningsevne ble disponert av kystboerne, ble det ikke sett på som en forutsetning for overlevelse på samme måte som for en skipbrudden mann. Når kystboere viste vilje til å nyttiggjøre vrakgods, og da på en annen måte enn det var tiltenkt i utgangspunktet, viste de egentlig en vilje til å krysse grensen for det resten av samfunnet, eller i hvert fall myndig-

²²¹ Rule 2011: 186

²²² John Mack, *The sea: a cultural history*, London 2011: 166

hetene, anså som innenfor rammene til det siviliserte samfunn. Crusoe krysset denne grensen ufrivillig, mens kystboerne krysset den med vitende og vilje.

Dette kan sees i sammenheng med det Paul Stenner har betegnet som en spontan liminal erfaring – «a spontaneous liminal experience».²²³ En spontan liminal erfaring er noe som medfører endringer som ikke var forventet, og som potensielt ødelegger livet til mennesket. Det står i motsetning til det han betegner som en konstruert liminal erfaring – «devised liminal experience». Dette er noe mennesket bestemmer over og gjør med seg selv, i en situasjon utenom det daglige, praktiske liv.²²⁴ Den type dyktighet og kløkt som krevdes ved håndtering av vrakgods for den skipbrudne mannen, ble forbundet med hans ufrivillige og spontane overgang til skipbrudden tilstand. Kystboere som gjorde det samme, og tok i bruk erfaringer basert på naturens prinsipper, kunne lettere assosieres med listighet og bedrageri. De hadde selv tatt et valg om å krysse grensen fra det siviliserte. Dette gjaldt like mye for lovlig berging og utnyttelse av vrak, som for plyndring og vold. Når de skulle utføre berging av vrak hadde kystboerne beveget seg inn i en liminal sone, hvor det uansett ble vanskeligere å opprettholde de samme betingelsene som ellers i samfunnet. Dermed ble det også skapt et økt spillerom, hvor den barbariske vrakplyndreren kunne eksistere.

Gjennom vrakplyndreren som skurkeskikkelse ble i grunn all utnyttning av vrakgods likestilt med noe umoralsk og illegitimt. Når kystboerne berget liv framsto de som helter, men der hvor de berget vrakgods og andre verdier ble det omtrent alltid satt i sammenheng med ulovlig, og ikke minst brutal, tilegnelse av andres eiendom. Å ta i bruk vrakgods og ta betalt for bergingsarbeid, ble en slags oppfyllelse av uttrykket «den enes død den andres brød», fordi de profitterte på andres lidelser. Vrakgods kunne ikke skapes uten ulykker, og et ønske om å ta det i bruk som ressurs ble forstått som et ønske om å bringe andre i ulykke, for å skape tilgang på denne ressursen. Fortellinger om vrakberging blir derfor sjeldent stående uten en direkte kobling til ulovlig tilegnelse av vrakgods og urettferdig behandling av de skipbrudne. Denne koblingen ser også ut til å ha blitt videreført i moderne forlislitteratur og lokalhistoriske verk, hvor skillet mellom lovlig vrakberging og ulovlig vrakplyndring har blitt mer eller mindre visket ut. Selv i nyere verk som *Norges fiskeri- og kysthistorie* fra 2014, er det ikke gjort noen stor forskjell på berging og plyndring.²²⁵

²²³ Stenner 2019: 9

²²⁴ Stenner 2019: 7

²²⁵ Løseth 2014: 315

Fortellinger om falske lys

Beretninger om såkalte falske lys er kanskje den fortellertradisjonen som har vært mest utbredt, både i og utenfor Norge. Dette representerer altså den mest aktive formen for plyndring, nærmest tilsvarende sjørøveri, hvor kystboerne skal ha tent ild, lykter eller bål for å lokke skip på land. Lysene skulle etterligne kahyttlys fra skip, slik at sjøfolkene ble lurt til å seile inn mot land i nattemørket, eller etterligne fyrlys, slik at de ble villedet i forhold til hvor ved kysten de befant seg.

I norsk litteratur finner vi myten om falske lys flere steder, blant annet i den ofte siterte beretningen i A. Eckstorms *sandfærdige Fortællinger og Hændelser* fra 1792, hvor han refererer til forholdene på Lista:

Om det skal være et vittigt Indfald af Naboerne, eller om det skal være eller og have været Sandhed, som bebreides de saa kaldte Listerluus, at de hænge Løgter i Halene paa halte Hopper, og lade disse gaae paa det skakke, langt i Søen udstikkende Land, for at faae Søefarende – der holde dette for Lys i andre Skibes Kahytter, og dristig følge sammes Cours – at løbe for fulde Seil lige paa Grund: dette tør jeg hverken benægte eller bekræfte.²²⁶

Eckstorms «Listerluus» blir av mange nært knyttet til beskrivelsen av innbyggerne på Anholt i *Peder Paars*, samt også Johan Sebastian Welhavens dikt *Norges Dæmring* fra 1834, hvor Welhaven skriver om Kristiansand: «Byen lever kristeligt av Vraget og takker Himlen og det salte Vand».²²⁷ Eckstorm legger vekt på «Listerlændingernes medfødte onde natur», og mener dette ble forsterket av en «lumpen Opdragelse» blant kystboerne.²²⁸ Eckstorm tar altså ikke stilling til om fortellingen er sann eller ikke, men legger kystboernes onde natur til grunn for å holde spørsmålet åpent.

Fortellinger om falske lys ser ut til å ha hatt stor utstrekning i tid og sted. Det nevnes av blant annet Pearce, Cabantous, Kaukiainen og Duncan. Fortellingens holdbarhet og utstrekning kan si oss noe om betydningen av dem i sjøfarts- og kystkulturen. De handlet i stor grad om en råskap som finnes blant mennesker som lever så nært innpå havet, og som kan sies å ha blitt mer formet av naturen enn av den siviliserte verden. I 1816 skrev sognepresten på Hitra om hvordan barn helt ned i åtteårsalderen måtte være med å tjene til livets opphold ved fiskevær

²²⁶ Andreas Eckstorm, *A. Eckstorms sandfærdige Fortællinger og Hændelser (En Bagatelle af vore Dage)*, Christiania 1792: 77

²²⁷ Johan Sebastian Welhaven, *Udvalgte Digte*, Christiania 1896: 13

²²⁸ Eckstorm 1792: 78

Mausund nord for Frøya. Dette mente han hadde hindret barna i å «tage fornøden Deel i de offentlige Underviisningsanstalter».²²⁹ Kystboernes levemåte og forestillinger ble formet av selve havet og kystlandskapet, og personlige erfaringer med de voldsomme naturkreftene. Den lumpne oppdragelsen forsterket kanskje ikke en ond natur, men i stedet en mer pragmatisk tilnærming til livets utfordringer.

Fortellingene utgjør også nok et forsøk på en menneskeliggjøring av den type fare som mennesket sto overfor i møte med havet. Der hvor fortellinger om falske lys ble knyttet til områder med mye forlis og havari, slik som ved Anholt og Lista, kan bevisst føring av skip i ulykke ha vært et forsøk på å finne en mer håndgripelig forklaring. Den barbariske kystboeren kan tolkes som en slags «nøkken», som lokket mennesket til den visse død, og framhevet samtidig viktigheten av å holde skipene og de sjøfarende i trygg avstand fra land.

Samtidig kan fortellinger om falske lys være med på å gi større prestisje til menneskeskapte konstruksjoner og institusjoner. Å framheve kapteinens dumskap i møte med norske farvann understrekte behovet for losvesenet. Å framheve villskapen og brutaliteten blant kystboerne kunne framheve behovet for å forbedre fyrlyktkonstruksjonene. Det handlet altså om å legge noe av skylden for forlisene over på menneskene og menneskelige trekk, altså på dårene og skurkene. Dermed ble de voldsomme naturkreftene skjøvet til side til fordel for utfordringer og problemer mennesket kunne finne svar og løsninger på.

Her blir det tydelig hvordan innholdet i skillingsvisene kan ha blitt bevisst formet for å unngå en lignende menneskeliggjøring av ulykkene på havet. I visen om *Ingermanland* nevnes ikke fyrlys med ett eneste ord. I avisene ble det i ettertid skrevet om hvordan mannskapet før ulykken hadde sett lyset fra Oksøy fyr, men hadde trodd det var lysene fra lykter på andre skip.²³⁰ Dette blir altså et helt konkret eksempel på hvordan «falske lys», om enn som et resultat av misforståelser, kan ha ledet et skip i ulykke. Likevel ble det ikke brukt som utgangspunkt for verken skurkeskikkelser, eller som et innslag av ironi eller galgenhumor.

Fyrtårnet som en menneskelig konstruksjon i møte med havet gir en spesiell innfallsvinkel til å forstå nettopp menneskets forhold til naturkreftene. Fyrtårnet, i motsetning til skip, var en

²²⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegoods vedrørende 1810, Attest fra sogneprest Tobias Brodtkorb, Dolmøy prestegård 10. oktober 1816

²³⁰ *Morgenbladet*, årg. 24, nr. 336, Christiania 2. desember 1842

konstruksjon som ble plassert standhaftig i landskapet. Lyssignalene skulle varsle nærgående skip hvor den trygge leia var. Den har ikke klart å temme havets krefter, men klarer likevel å stå imot den, og blir et symbol på menneskets standhaftighet i møte med det uoverkommelige. Men i motsetning til for eksempel fontener, hvor vannet nærmest til det ekstreme blir underlagt mennesket, kan ikke fyret endre havets utforming, men blir et symbol på det mektige møtet mellom hav og land. Simon Schama skriver blant annet om Latona-fontenen i Versailles at den var «a proclamation of the realm's metamorphosis from anarchy to order».²³¹ Å kunne «temme» naturen blir nettopp et symbol på menneskets sivilisasjon og orden, og derfor ble det ekstra tydelig når dette ikke lot seg gjøre ved kysten. I fortellingen om falske lys har kystens liminale karakter åpnet for alternative handlinger og oppførsel, som understreker at det fortsatt eksisterte en viss grad av anarki.



Eddystone fyrstårn, av Anton Melbye 1846, Statens Museum for Kunst, København

²³¹ Schama 2004: 340



Latona Fountain, Foto: Billy Wilson 2019. Tilgjengelig under CC BY-NC 2.0

Samtidig handler fortellingen om falske lys nettopp om kystboernes kløkt og oppfinnsomhet. Å henge lykter i halen på halte hopper indikerer en stor grad av oppfinnsomhet, og til en viss grad også vilje til narrestreker og pek. Selv om framstillingen av barbariske vrakplyndrere spiller på tragiske utfall og det groteske, kan vi likevel finne det som minner om en slags beundring av evnen til tilpasning og skarpsindighet. I vrakplynderens besittelse er denne kløkten med på å true samfunnets normer, nettopp fordi de i likhet med Crusoe, viser at de ikke manglet vilje til å bryte spillereglene til det siviliserte samfunn. For å overleve ved kysten og å finne sin plass i den vanskelige hverdagen var de avhengig av å krysse slike grenser.

Bønnevers – «Gud sende rigelig Vrag og andet godt»

Å lokke skip på land betydde altså at kystboerne gikk aktivt og bevisst inn for å forårsake ulykkene. Andre fortellinger baserer seg heller på en mer passiv vrakplynder-skikkelse. Her bidro ikke menneskene selv til å forårsake ulykken, men ba til Gud om forlis og at de måtte finne sted i deres eget nærrområde, hvor de ville ta imot med åpne armer det som Gud skjenket dem. Dette finner vi blant annet i fortellinger om bønnevers, hvor kystboere skal ha bedt til Gud om å få tilsendt vrak, nettopp fordi vrakene symboliserte en tilførsel av ressurser til lokalsamfunnet. Så på samme måte som man kunne be om et godt vekstår for kornet, kunne man be om en høst med mye vrak på stranden.

Dette er også en type fortelling som virker å være svært utbredt. Vi finner blant annet den svenske versjonen: «Herre Jesus, hör vår bön, och släck fyren uppå Väderön, Så att skepp från alla länder, förlisa må vid våra stränder»,²³² eller også den enda mer passive, engelske versjonen: «Oh Please Lord, let us pray for all on the sea; But if there's got to be wrecks, please send them to we».²³³ Cabantous nevner også en lignende fransk salme:

Madame Marie de Molène
Send et vrak til min øy
Og du, Monsieur saint Renan
Send ikke bare ett,
Send heller to, eller tre
Slik at alle får et stykke.²³⁴

I Norge finner vi en versjon nevnt i *Aftenposten* i 1910:

Skal gamle Sagn staa til troende, saa bad Presterne fra Stolen i Orre og Bore Kirker fordem:
Gud sende rigelig Vrag og andet godt av sin Miskund til Strande».²³⁵

En versjon som ligner den engelske bønneteksten, blir også referert til av Erik Bakkevig:

Herre, jeg ber ikke om at forlis må times de sjøfarende. Men er det din vilje at så likevel kan skje i denne natt, da ber jeg deg at du i nåde vil la forliset skje på min strand.²³⁶

Forståelsen av vrakgods som ressurs blir tillagt det guddommelige forsyn, og gjennomsyrrer lokalsamfunnet til den grad at også prestene ble involvert i aktiviteten. Men samtidig blir det tydelig at vrakgodset utgjør et element som kompliserer forholdet mellom kystboerne og de skipbrudne menneskene. Fortellingene om prest og menighet som ber til Gud om vrak, gir ikke først og fremst inntrykk av at det ble akseptert at egennytte gikk framfor andres lidelser. Det blir i stedet framstilt nærmest som sensasjonsstoff, som noe helt absurd. Det er først når vrakgodset får mulighet til å frigjøre seg fra assosiasjonene til de skipbrudnes lidelser, at kystboerne kan nyttiggjøre det uten å bli tillagt umoralske egenskaper. Dette skjer gjerne i form av vrakgods som ikke kan knyttes til et konkret forlis, eller vrakgods som har blitt liggende på havbunnen over lengre tid.

²³² Jette Varmer, *Hallands Väderö: Naturfortællinger i øjenhøjde*, København 2018: 123

²³³ Pearce 2007: 1

²³⁴ Madame Marie de Molène. À mon île envoyez naufrage. Et vous monsieur saint Renan. N'en envoyez pas un seulement. Envoyez en deux, trois plutôt. Pour que chacun en ait un morceau, fra Cabantous 1993: 175

²³⁵ *Aftenposten*, årg. 51, nr. 757, 14. desember 1910

²³⁶ Erik Bakkevig, *Skipsforlis rundt Jæren: fra Åna Sira til Skudefjorden*, Haugesund 2008: 12

Bønnen om vrak blir en slags tragikomisk framstilling av muligheten og ønsket om et rikt utbytte ved funn av vrak og vrakgods, som tydeliggjør nettopp det vanskelige skillet mellom forlis som noe livgivende og ødeleggende, og forlis som noe hverdagslig og ekstraordinært. Kystboerne var i utgangspunktet avhengig av det som kom drivende inn til kysten, men å finne vrakgods blir likevel ofte satt i sammenheng med å finne noe som egentlig ikke tilhører dem: et fremmedelement i det lokale. Fortellinger om plyndring gir derfor en slags forklaring på hvorfor enkelte mennesker hadde fremmede gjenstander og varer i sin besittelse, eller hvorfor fattige mennesker plutselig kunne slå seg stort opp ved kysten. Når funn av vrakgods skjedde lenge etter selve ulykken, blir i stedet eventyr- og oppdagelsestrangen et tydeligere element, som utgangspunkt til å forstå det potensialet som lå i kystlandskapet som et oppgavelandskap.

Gullskatten – lokalkunnskap og eventyrlyst

I fortellingen om fiskeren og gullskatten er nettopp avstanden til selve ulykken blitt større, og det komiske innslaget og oppdagelsestrangen blir framhevet. Én versjon av denne fortellingen finner vi gjenfortalt i *Årbok for Fosen*, og dreier seg igjen om *Jedinorog*:

Lenge etter forliset lå det en mann fra Kvenværet på stedet og kasta etter modden (torsken), og da bar han i noe tungt som han dro opp med snøret. Da han fikk det opp til båtripa, var det en skinnsekk med penger. Men da mannen skulle ta inn sekken, revna den og alle pengene gikk til botns.²³⁷

En lignende fortelling finner vi også gjenfortalt av Kristian Thorbjørnsen i forbindelse med forliset av det nederlandske handelsskipet *Akerendam* utenfor Runde i 1724. To fiskere skal ha funnet et skrin i garnet sitt, men hanken på skrinet brast da de fikk tak i det, og «alle de blinkende mynter sammen med restene av skrinet sank tilbake i havdypet».²³⁸ Det blir igjen en slags komisk framstilling av muligheten for et rikt utbytte fra skipsvrak. Funn av vrakgods blir framstilt som aktuelt selv lenge etter forliset har funnet sted, og det handler på mange måter om gode lokalkunnskaper, i et landskap med potensiale langt utover hva det blotte øyet kunne se. Fortellingen gir også utløp for en stor fascinasjon for havdypet, og alt det som kunne skjule seg der, fordi det ennå på 1700- og 1800-tallet lå utenfor kystboernes rekkevidde.

Gull- og pengeskattene bærer et tydelig budskap om hvilke rikdommer og ressurser skipsvrakene symboliserte, uavhengig av om det gjaldt konkrete gullskatter, eller om det var snakk

²³⁷ Håkon Faksvåg, Russeren som forliste i Kvenværet, i *Årbok for Fosen 1973*, Svorkmo 1973: 65

²³⁸ Kristian Thorbjørnsen, *Av bjergningsvesenets historie, bind 3A: Norsk Bjergningskompagni A.S 1912-1938*, Bergen 1946: 305-306

om nødvendige ressurser og materialer. I fortellinger hvor det blir stilt spørsmål om tilgangen på, og tilegnelsen av slike skatter, blir det tydelig hvordan skillet mellom liv og død, havet som gir og havet som tar, og mennesker som stadig kommer til kort, blir et underliggende tema i de fleste fortellinger. Men fiskerne i fortellingen om gullskatten har ingenting med selve forliset å gjøre, og tilhører gjerne en helt annen tidsperiode. I denne perioden er ikke lenger vraket synlig, men likevel er det med på å skape et nytt rom i landskapet, med økt mulighet for eventyr og oppdagelse. Stranden blir ikke bare et sted for å lete etter drivgods eller speide etter skipsvrak. Det blir også et sted for å lete etter bortgjemte eller glemte skatter, og kanskje også for å skryte på seg kunnskap om hvor disse befinner seg. Samtidig kan restene av vraket på havbunnen utgjøre en trussel, fordi de kan ødelegge skrogene på skip som passerer, eller rive opp fiskegarn. Kunnskapen om skjulte vrak kunne derfor påvirke kystboernes aktiviteter og bevegelser i landskapet i lang tid etterpå. Skipsvraket har altså gitt grobunn for aktivitet i kystlandskapet, selv lenge etter at forliset har funnet sted. Denne aktiviteten blir knyttet til kunnskapen om det som ligger skjult i landskapet, og som skaper et skille mellom de som innehar denne kunnskapen, og alle de andre.

Avslutning

Fortellingene om forlis har gitt oss et innblikk i en hverdag hvor ytre krefter og overmakt preget menneskenes levemåte og tenkemåte. Havet kunne ikke overvinnnes med ren makt, det måtte læres å kjenne, og det måtte brukes oppfinnsomhet og list for å finne måter å leve med det. Det betyr at mennesket ikke bare kunne basere seg på overlevert kunnskap, men måtte stadig utforske landskapet og tøyne sine egne og andres grenser, for å finne handlingsrom og en måte å leve på som ga mening for den enkelte. Men den type kløkt og snarrådighet som kystboerne utviste i sin håndtering av forlis, og generelt sett i sitt virke ute ved kysten, kunne lett assosieres med negative karaktertrekk for de som sto utenfor kystkulturen. Dette henger nettopp sammen med forståelsen av kysten som et liminalt landskap, og hvordan skipsvrakene ble liggende i en slags uavklart overgangsfase, mellom blant annet det siviliserte og usiviliserte, orden og anarki. Dette er derfor et skille mellom det som kan oppfattes som innvidde kystboere, altså de som innehar kunnskap om de lokale forholdene, og som vet på hvilken måte de skal føye seg etter naturkreftene, og de uinnvidde: de som oppfatter oppfinnsomhet og kløkt som brudd på den siviliserte orden.

Det er interessant hvordan fortellinger om forlis stadig veksler mellom å framstille forlisene som helt ekstraordinære hendelser, nærmest helt uten sidestykke i historien, og som en del av livet og hverdagen ved kysten. I fortellingen om Russerforliset blir losens rolle i lokalsamfunnet og dårens dumskap i forhold til lokalkunnskapen, et uttrykk for den erfaring kystboerne hadde med håndtering av forlis. Men samtidig trekkes historien fram som en eksepsjonell historie, som har satt dype spor i lokalbefolkningens bevissthet. Dette kan nok også være årsaken til mye av fascinasjonen for forlis og skipsvrak som tema og motiv. Det representerer noe sterkt gjenkjennelig, samtidig som det skaper undring, mystikk og redsel.

Forståelsen av at kystboerne opererte i et landskap som lå helt på grensen av den verden som myndighetene kunne kontrollere, ser også ut til å ha gitt utslag i lovbestemmelser om håndtering av forlis og vrakgods. På 1700- og 1800-tallet var kystboerne i Danmark-Norge pliktig til å yte hjelp og assistanse ved alle tilfeller av forlis, men samtidig la lovverket opp til et visst slingringsmonn i måten de håndterte den enkelte situasjonen på. Aller mest påfallende blir det hvordan forestillingen om den barbariske vrakplyndreren ser ut til å ha påvirket hvordan myndighetene, og også sjøfolkene, oppfattet forholdene langs kysten av Danmark og Norge. Strengt lover som forbyr bruk av falske lys kan fort vise seg å ha blitt formet av en forestilling om bevisst føring av skip i ulykke, og som igjen er påvirket av forestillinger om forholdet mellom natur og sivilisasjon.

Kapittel III: Vraklovgivningen - fra okkupasjon til oppmuntring

Naar ulykken er der, er det bjergerens sak at træde til. Enten nu dette, som i ældre tider, er diktet av ren bemægtigelsestrang – eller det, som idag, drives i den organiserede bjergningsvirksomheds regulære former.²³⁹

Tidlig i sjøfartens historie, allerede i vikingtiden, ble de første reglene for håndtering av forlis og vrak vedtatt. Til å begynne med handlet det først og fremst om håndtering av verdier for finner eller grunneier, beskyttelse mot fremmede sjøfolk og fiender, og om kongens rett til vrak gjennom jura regalia. Men i takt med utviklingen innen skipsfart, handel og økonomi kom det stadig nye bestemmelser angående håndtering av vrak, som i større grad sikret rettighetene til de skipbrudne, samt eiendomsretten til skipseiere, redere og kjøpmenn. Bemektigelsestrangen, som Kristian Thorbjørnsen skriver om, måtte vike for handelskapitalismens krav om ekspanderende handelsruter og nettverk i Europa, og videre utover i verden. Likevel har «den gamle barbariske strandretten» stadig blitt presentert i norsk litteratur som en videreføring eller etterlevning av en slik bemektigelsestrang. Men begrepet har sjeldent vært gjenstand for en tydelig definisjon eller historisering. For å kunne vurdere om strandretten kan ha gjort seg gjeldende på Hitra og Frøya på 1700- og 1800-tallet, blir det først viktig å avklare hva strandretten egentlig gikk ut på. I første del av dette kapitlet skal vi se på hvordan kystboernes forhold til vrakgods utviklet seg fra prinsipper om okkupasjon til oppmuntring, og hvordan strandretten skiller seg fra annen rett på vrak.

I forrige kapittel så vi hvordan beretninger om barbariske vrakplyndrere og bruk av falske lys for å lokke skip i ulykke kan si oss noe om kystkulturen, ved å tolke dem som meningsbærende fortellinger. En gjennomgang av de aktuelle lovbestemmelsene vil tjene som et viktig utgangspunkt for å anslå hvorvidt vrakplyndring og falske lys også har vært aktuelle problemstillinger i Danmark-Norge på 1700- og 1800-tallet, og mer spesifikt ved Hitra og Frøya. Det vil samtidig kunne avdekke andre mulige kilder til konflikt og uenigheter, slik som tildeling av bergingslønn.

I perioden 1705-1820 var det bestemmelsene i Christian Vs norske lov av 1687 og Fredrik IVs forordning om «strandede Skibe og Gods» av 1705, som var gjeldende lov når det gjaldt håndtering av skipsvrak på Hitra og Frøya. Foruten noen endringer i utregning av straff ved tyveri-

²³⁹ Thorbjørnsen 1929: 211

forordningen i 1789 og bergernes andeler av vrakgodset under Napoleonskrigene, var det de samme reglene som gjaldt fram til sjøloven av 1860. For å kunne forstå hvordan bergingsvirksomheten ble utført i praksis av lokalbefolkningen på Hitra og Frøya, og på hvilken måte dette var et resultat av bestemmelser påført dem ovenfra, vil det være viktig å ha en forståelse for hvordan virksomheten var regulert av dansk-norsk lovgivning. Dette vil så tjene som utgangspunkt for de neste kapitlene om vrakberging og vrakplyndring.

Strandretten – legitimt strandrov

«Den gamle strandretten» går altså igjen som et uttrykk i flere verk om norsk kystkultur og skipsforlis, men er preget av et nokså uklart innhold. Sjelden er forfatterne tydelige på hva strandretten egentlig gikk ut på, men antyder at det dreide seg om å hevde en gammel rett på vrakgods. Enkelte forfattere henviser til forhold som bare har eksistert før Gulatingsloven, rundt år 900 – eller gjerne mindre presist: «i eldgammel tid»²⁴⁰ – mens andre hevder det er snakk om en praksis som ble videreført parallelt med nye lovbestemmelser utover middelalderen. Men det blir fort uklart på hvilken måte og i hvilken grad strandretten ble videreført, og hvordan den eventuelt har påvirket kystbefolkningen i Norge fram mot 1800-tallet. For de som mener strandretten ble videreført til nyere tid, er det uklart hvem de mener hevdet en slik rett, om det var kongen, grunneieren eller finneren. Det blir også uklart om de skal ha hevdet en rett på *alt* vrakgods, eller om det kun dreide seg om herreløst gods, altså der hvor ingen meldte eierskap til vraket. Strandretten har gjerne blitt brukt for å sette lovlig bergingsvirksomhet opp imot en barbarisk fortid, eller som en forklaring på hvorfor ulike former for plyndring har forekommet gjennom århundrene. Begrepets uklare definisjon har altså gitt mulighet til å forme ulike forståelser av lokalbefolkningens forhold til vrakgods.

I internasjonal litteratur finner vi også begrepet strandrett brukt om de eldre forholdene langs kysten: på tysk finner vi begrepet «strandrecht», engelsk «right of wreck», fransk «droit d'épave» og på latinsk «jus naufragii». Strandretten henviser ikke til særegne forhold i de enkelte landene, og heller ikke om en rett knyttet til noen spesifikk lovgivning. I stedet henvises det til en gammel skikk basert på eiendomsrett, hvor grunneieren opprinnelig hadde rett på både skip, gods og folk som strandet på sin eiendom. Dette var tidlig en rett som kongemaktene i

²⁴⁰ Molaug 1985: 223

Europa søkte å gjøre beslag på, og som var inntektsbringende nok til at den var verd å kjempe for.²⁴¹ Men i hovedsak var det en rett som gikk på bekostning av skipseierens eiendomsrett.

Kristian Thorbjørnsen er en av få som har skrevet mer utførlig om strandretten i norsk sammenheng. Han mener vi kan gå ut ifra at den eldste praksisen bygget på et okkupasjons- eller bemektigelsesprinsipp, som en form for «legitimt strandrov», med en selvtektspreget eiendomsrett for finneren. Til å begynne med, altså før Gulatingsloven, var det den sterkeste rett som rådet, eller også prinsippet om førstemann til mølla. Deretter skal grunneieren, på et ubestemt tidspunkt, ha begynt å gjøre krav på vraket, før det utviklet seg til «en strandrett for staten».²⁴² Louis E. Grandjean har sammenlignet den tidlige formen for strandrett med en krigsrett, hvor skipbrudne mennesker ble ansett som fiender. Derfor var vrakgods for fiendens gods å regne, og de skipbrudne kunne bli tatt som krigsfanger og trelle.²⁴³ Men etter at de inntektsbringende vikingtoktene tok slutt, ble kongen mer avhengig av inntekter fra strandretten, som nå måtte hvile på noe annet enn selvtekt og okkupasjon.²⁴⁴

I takt med utviklingen av den internasjonale sjøfarten og handelskapitalismen, ble det viktigere med fredelige forhandlinger og handelsnettverk, framfor krig og strandrov. Skipseiernes eiendomsrett ble respektert, og kongens rett på vrakgods ble begrenset til en rett på herreløst gods, med ulike regler for bevisføring av eierskap og frist for å melde seg.²⁴⁵ Den første skrevne lovbestemmelsen om vrak i Norge finner vi i Gulatingsloven:

No sigler folk frammed landet eller inn frå havet og forliser (briota skip sin), då eig kvar det gods som han kjenner att [som sitt] med vitne, kven det so er som (hver sem) eig jordi, som det rek inn på. 6. Alt anna havrak [herreløst vrak] eig kongen.²⁴⁶

Utover middelalderen ble det vedtatt en rekke lover og regler som skulle sikre skipseiernes, handelsmennenes og de skipbrudnes rettigheter. Dermed var grunnlaget lagt for et system hvor kystbefolkningen ble pålagt å delta i bergingsarbeid, men uten en direkte rett på vrakgods.

Thorbjørnsen er en av flere som har hevdet at strandretten likevel fortsatte å gjøre situasjonen utrygg for de skipbrudne utover middelalderen. Den gamle selvtektspregede strandretten hadde

²⁴¹ Judith A. Everard, *Brittany and the Angevins: Province and Empire 1158-1203*, Cambridge 2000: 58

²⁴² Thorbjørnsen 1951: 12

²⁴³ Grandjean, 1947: 20

²⁴⁴ Thorbjørnsen 1951: 13

²⁴⁵ Kristian Thorbjørnsen, *Av bjergningsvesenets historie 1: Fra oldtid til nutid*, Bergen 1941: 60

²⁴⁶ Knut Robberstad, *Gulatingslovi*, Oslo 1937: 143

skapt en «nedarvet bevissthet om at det som driver inn fra havet på min strand, det er mitt.»²⁴⁷ Han mener en påstått rett til vrakgods ble en del av kystbefolkningens tankegang i hele Nordsjøområdet, og at det derfor tok lengre tid for statsmaktene å endre denne oppfatningen. De mange traktatene og avtalene som ble inngått mellom Norge og andre land fram mot 1600-tallet, handlet nettopp om å sikre de skipbrudnes rettigheter mot stadige tilbakefall. Vrakgods ble fortsatt ansett som en viktig inntektskilde og var grunn nok til at flere fortsatte å hevde en rett på vrak, på bekostning av de skipbrudnes rettsikkerhet og skipseierens eiendomsrett.²⁴⁸ Men en slik påstått rett ble ikke anerkjent av kongemakten og kystboernes tilegnelse av vrakgods ble ansett som tyveri. Thorbjørnsen mener altså at det er kystboernes forestilling om en videreføring av strandretten, som dannet bakgrunnen for stadige plyndringsforsøk gjennom århundrene.

I norsk litteratur har sammenhengen mellom plyndringsforsøk og en videreføring av den gamle strandretten nærmest blitt tatt for gitt. Der hvor kystboerne har plyndret vrak skal det altså ha vært fordi de har hevdet en eiendomsrett på det vrakgodset som ble funnet. Med en slik tolkning av kystboernes holdning til vrak, har det også blitt lettere å overdrive antall og omfang av eventuelle plyndringsforsøk. Dette gjelder spesielt i perioder med lite skriftlig kildemateriale som kan bekrefte eller avkrefte en slik teori. Samtidig har strandretten som forklaring medført at andre mulige årsaker og motiv har blitt mer eller mindre oversett. Det kan være nærliggende å tro at uenigheter angående tilegnelse av vrakgodset handlet om den andelen kystboerne skulle få utbetalt i bergingslønn, eller eventuelt også finnerlønn. I kapittel IV om «Vrakberging», vil jeg vise eksempler på dette. I kapittel V om «Vrakplyndring» skal vi også se at konkrete forsøk på plyndring og unndragelse av vrakgods på Hitra og Frøya ikke nødvendigvis foregikk på bekostning av de skipbrudnes sikkerhet. Plyndring av vrakgods hang ikke nødvendigvis sammen med en bevisst holdning til juridisk eierskap, og i hvert fall ikke i den grad at det gikk utover de skipbrudne.

Strandrett, vrakrett og forstrandsrett

Et problem ved tolkningen av strandrettens videreføring fram mot 1800-tallet er at begrepet i norsk litteratur også har blitt blandet sammen med begrepet vrakrett. Ifølge Det norske akademis ordbok er strandrett retten til «gods som har strandet på kysten»,²⁴⁹ mens vrakrett er

²⁴⁷ Thorbjørnsen 1951: 14

²⁴⁸ Thorbjørnsen 1929: 212-213

²⁴⁹ «naob.no, strandrett», <<https://www.naob.no/ordbok/strandrett>>, u.å., aksessert 02.07.2019

«(strandeiers) rett til å tilegne seg herreløst vrakgods» som ingen har meldt eierskap til.²⁵⁰ I utgangspunktet skulle vi da kunne skille mellom strandretten, slik den framsto før Gulatingsloven, og deretter kongens vrakrett som en del av hans regale. Men strandrett har også blitt brukt om kongens, eller i enkelte tilfeller også adelens og kirkens, rett på herreløst vrakgods. På denne måten knyttes forestillingene om en barbarisk selvtekt til å i det hele tatt hevde noen form for rett på vrak.

I denne sammenheng er det først og fremst snakk om en forveksling av begreper i moderne litteratur. Men det er likevel sannsynlig at selve overgangen fra strandrett til vrakrett må ha foregått gradvis, hvor de ulike praksisene eksisterte samtidig og i vekslende omfang. Samtidig kan muntlig fortellertradisjon ha ført med seg forestillinger om strandrov inn i nye tidsepoker med nye normer og regler, hvor det å oppfatte skipbrudne mennesker som mulige fiender ikke lenger passet inn. Dermed virker også kravet om eiendomsretten på vrakgodset mer som en form for barbari, fordi det brøt med tanker om det siviliserte mennesket. Strandretten kan derfor på den ene siden forstås som et første ledd i utviklingen av en lovregulert håndtering av vrakgods, med endringer i eierforhold og rettigheter. Strandretten beskyttet nemlig samfunnets egne medlemmer, og var i hovedsak rettet mot fremmede og utlendinger som sto utenfor retts-samfunnet.²⁵¹ På den andre siden danner strandretten et bakteppe for utviklingen av en skurkeskikkelse, hvor den barbariske plyndreren framstår som en lovløs levning fra en svunnen tid.

I Danmark har også begrepet forstrandsrett blitt brukt om retten på herreløst vrak. I motsetning til vrakrett, knyttes begrepet forstrandsrett til en geografisk avgrensning av stranden, i såkalte forstrender. Forstrandens utstrekning har vært svært omdiskutert, men blant annet Anders Bloksgaard har valgt å definere den som: den del av sjøterritoriet som ligger mellom det sted hvor skip kan holde seg flytende og fram til havstokken, altså det sted hvor land og hav møtes ved høyeste, daglige vannstand. Forstranden er altså en foranderlig størrelse som avhenger av områdets topografi, vannstand og også skipets dybde.²⁵² I stedet for å bruke begrepet vrakrett om kongens rett på herreløst vrak, har Grandjean påpekt at det var nettopp forstrandsretten som erstattet strandretten.²⁵³ Kongen eide selve forstranden, men både adel og kirke, og i enkelte tilfeller også hele distrikter, kunne oppnå privilegier på å forpakte forstrandsretten. Den som

²⁵⁰ «naob.no, vrakrett», <<https://www.naob.no/ordbok/vrakrett>>, u.å., aksessert 01.07.2019

²⁵¹ Bloksgaard 2003: 61

²⁵² Bloksgaard 2003: 56

²⁵³ Grandjean 1947: 20

hadde forstrandsrettighet hadde altså ingen eiendomsrett på selve stranden, men på alt herreløst gods som ble funnet der.²⁵⁴

I norsk litteratur har ikke begrepet forstrandsrett vært særlig mye brukt og finnes heller ikke (per mai 2021) som oppslagsord i Det norske akademis ordbok eller i språkrådets ordbok. Etter innføringen av eneveldet ser det bare ut til å være to konkrete steder i Norge som har fått tildelt forstrandsrettigheter. Det ene var Austrått-godset på Ørlandet i 1767, og det andre var øygruppen Froan, nord for Frøya, som ble gitt forstrandsrettighet ved kongelig skjøte allerede i 1694.²⁵⁵ I disse områdene var det altså eierne av godset som hadde krav på alt herreløst vrak-gods. Men det virker likevel å ha rådet uenighet om hvorvidt dette gjaldt adelige eller reelle privilegier, altså om forstrandsretten var knyttet til eierens adelige tittel eller til selve eiendommen, og dermed kunne videreføres til nye eiere selv om disse ikke var privilegerte menn.



Kart IV: Kart over Froan og Austrått, hvor eierne hadde forstrandsrett fra henholdsvis 1694 og 1767.

© Kartverket

Eieren av Froan, Harry Borthen, hevdet så sent som i 1927 at skjøtet fra 1694 tilsa at forstrandsretten var knyttet til Froan som reelt privilegium, mens staten mente det var knyttet til den opp-

²⁵⁴ Bloksgaard 2003: 64

²⁵⁵ Fr. Brandt, *Tingretten fremstillet efter den norske Lovgivning*, Kristiania 1867: 257

rinnelige kjøperen, den dansk-norske stiftamtmanden Hans Kaas, som adelsmann. Det var nemlig ingen selvfølge at Froan ble solgt med forstrandsrett i 1694, og staten viste til at Kaas hadde måtte forhandle fram en avtale med Rentekammeret om at «Strand vrags Herlighed» skulle inngå i kjøpet. De mente derfor retten på vrak ikke var en reell rettighet, men en slags bekreftelse av adelsprivilegiene fra 1661, som tilsa at adelen og andre privilegerte personer kunne være forstrandsberettiget til gods «som for deres egne grunder strander». Det ble i dette tilfellet også innhentet opplysninger fra dansk rettspraksis, hvor forstrandsretten i hovedsak hadde vært tilstått adelige eller privilegerte personer. Ettersom Harry Borthen ikke var privilegert, ble forstrandsrettigheten til Froan offisielt opphevet ved dom i 1927.²⁵⁶

Det er flere årsaker til at forholdene i Danmark og Norge var såpass forskjellige når det gjaldt utbredelsen av forstrandsrettigheter. På den ene siden henger det sammen med hvordan den danske adelen sto i en helt annen stilling enn den norske adelen etter innføringen eneveldet. På den andre siden henger det sammen med de svært ulike topografiske forholdene og forekomstene av forlis. Danmarks langstrakte strender, bevegelige sandmasser og grunner, samt plasseringen ved den svært trafikkerte inn- og utfartsåren til Østersjøen, førte til langt større ansamlinger av vrakgods og drivved på disse stedene, enn i skjærgården utenfor Hitra og Frøya. Innsamlingen av vrakgods og ivaretagelsen av forstrandsrettighetene ble i Danmark derfor satt i et tydelig system. Stranden var inndelt i ulike strandlen, hvor strandfogdene skulle holde oppsyn og ivareta forstrandsrettighetene.²⁵⁷ Dette var ikke en hensiktsmessig ordning ved den norske skjærgården, hvor forlisene forekom sjeldnere og vrakene ble spredt over et større og mer uoversiktlig område.

For å skape et tydeligere skille mellom de tre ulike begrepene vil jeg heretter bruke strandrettbegrepet om forholdene før Gulatingsloven, da finneren eller grunneieren hadde rett på alt vrak. Jeg vil bruke vrakrett om kongens rett på alt herreløst vrak, og forstrandsretten om tildelinger av rett på herreløst vrak til adel, geistlige og andre privilegerte menn. Diskusjonen om strandrettens utbredelse framover mot 1700-1800-tallet vil da enten omfatte forhold hvor andre enn kongen, og innehavere av forstrandsretten, hevdet en rett på vrak, eller der noen hevdet en direkte rett på vrakgods, og ikke bare herreløst gods. Det blir i denne avhandlingen viktig å ta

²⁵⁶ *Nidaros*, årg. 26, nr. 277, Trondheim 21. oktober 1927 og Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 5 – «Jomfru Maria» fra Holland, skipper Peter Klein, på vei fra Arkhangelsk, forlist utenfor Mausund på Hitra i November 1716-, Kopi av skjøte over Froan av kong Christian V til stiftamtmand Hans Kaas, 12. mai 1694

²⁵⁷ Bloksgaard 2003: 39

med forstrandsrettbegrepet videre i utforskningen av forholdene på Hitra og Frøya, nettopp på grunn av de spesielle forholdene ved Froan. Derfor blir det også viktig å skille mellom forstrandsrett og kongens vrakrett. Forstrandsretten på Froan vil bli nærmere omtalt i kapittel IV.

Oppmuntringsprinsippet

Selv om innbyggerne langs kysten i hovedsak mistet retten på vrak allerede før Gulatingsloven, betyr ikke det at skipsvrak ikke lenger var deres anliggende. Allerede i Magnus Lagabøters landslov av 1274 finner vi bestemmelser som gjelder kystboernes plikt til å bistå i bergingsarbeid, mot en lovnad om bergingslønn.

Overalt hvor folk lider skibbrud og ikke synes, at de selv kan utføre bergingen, da skal de sende budstikken om til de bønder, som bor nærmest, saa mange som de synes at tiltrænge inden det skibrede, og de, som kan, skal komme dit med sine hester; de skal ha 6 ører for hver lest, de faar iland; de skal desuden bjerge skib og redskab. Men hver som ikke følger budet, er saket 6 ører sølv til kongen; kongen skal [derav] ha halvdelen og de skibbrudne halvdelen.²⁵⁸

Skipsvrak sluttet derfor aldri å være en inntektskilde for kystboerne. Med Christian IIs forordning av 1521, og ikke minst Fredrik IIs sjørett av 1561, ble både bergingslønn og finnerlønn stadfestet i ulike andeler. Ettersom bergings- og finnerlønnen i praksis utgjorde en andel av vrakgodset vil det også si at kystboerne til en viss grad fortsatte å ha en slags rett på vrak, men ikke på bekostning av verken skipseiernes eiendomsrett eller kongens vrakrett. I stedet var de forpliktet til å håndtere vrakgodset på vegne av andre. Bergingslønnen fungerte derfor som et insentiv, eller som en oppmuntring, til å utføre et stykke farlig arbeid for å sikre andres interesser. Prinsippene om okkupasjon og bemektigelse hadde altså blitt erstattet av oppmuntringsprinsippet.²⁵⁹

Juristen Ragnar Knoph har påpekt at bergingsloven hele tiden har stått i en særstilling, nettopp fordi den har oppfordret til å blande seg i andres affærer. Organiseringen av bergingsarbeidet baserer seg på de rettslige prinsippene «negotiorum gestio» og «versio in rem».²⁶⁰ Negotiorum gestio er en form for uanmodet forretningsførsel, i betydningen å forvalte andres interesser på deres vegne uten godkjennelse på forhånd. Dette la grunnlag for et krav om erstatning og fritak

²⁵⁸ Absalon Taranger (oversettelse), *Magnus Lagabøters landslov*, Oslo 1970: 125

²⁵⁹ Thorbjørnsen 1951: 12

²⁶⁰ Ragnar Knoph, *Norsk sjørett*, Oslo 1931: 316-317

for straff som en del av nødretten.²⁶¹ Når herreløse vrak ble oppdaget hadde kystboerne verken tid eller mulighet til å vente på beskjed fra andre til å avgjøre hvordan de skulle håndtere situasjonen. Derfor var det hele tiden viktig at de både hadde nok insentiv til å gjøre et forsøk, samtidig som de ikke risikerte straff fordi de hadde tatt avgjørelser på egenhånd. Versio in rem handler om retten på godtgjørelse når man har reddet noe fra å gå til grunne.²⁶² Kystboerne måtte bruke av egen tid og utstyr for å berge skip og vrakgods, og det ble også viktig at de fikk erstatning for dette. Kystboerne fikk altså tidlig en plikt til å blande seg i nesten alle tilfeller av forlis i sitt nærrområde, spesielt der hvor det gjaldt herreløse vrak. Håndteringen av vrakgods gjennom middelalderen og fram til 1800-tallet handlet derfor om en kombinasjon av neste-kjærlighet, interesse for vrakgodsets verdi som ressurs og inntektskilde, og bergingsarbeid som en plikt pålagt kystbefolkningen ovenfra.

Prinsippet om negotiorum gestio har i utgangspunktet hatt en svak stilling i andre rettslige sammenhenger, slik som vanlig formuerett, fordi man ikke ønsker å oppmuntre til unødvendig og ukritisk innblanding i andres affærer. Men i denne sammenheng har Knoph påpekt at bergingsarbeidet var av en såpass særegen karakter, at det sjelden ville bli snakk om noen form for unødvendig innblanding. Bergerne måtte nemlig risikere eget liv, helse og utstyr hver gang de skulle gjennomføre et slikt arbeid. Bergingslønnen måtte derfor være mer rikelig enn en ren arbeidsgodtgjørelse, samtidig som det ikke skulle dekke mer enn det som faktisk ble berget.²⁶³ Sistnevnte handler om at det bare var nyttige bergingsforsøk som ble belønnet, som altså dreier seg om et «no cure – no pay»-prinsipp. Dette hindret at oppmuntring til handling endte i unyttige bergingsforsøk.²⁶⁴ Selv om disse prinsippene ikke er eksplisitt nevnt i lovverket, og da spesielt ikke de tidligste bestemmelsene, er det likevel indirekte dette som har ligget til grunn for vrak-lovgivningen. Så på 1700- og 1800-tallet var ønsket om å oppmuntre kystboerne til å engasjere seg i bergingsarbeidet godt innarbeidet i lovverket, og strandretten hadde formelt sett vært avviklet i nærmere tusen år.

²⁶¹ «jusleksikon.no, Negotiorum gestio», <https://jusleksikon.no/wiki/Negotiorum_gestio>, 29. mars 2017, aksessert 16.07.2019

²⁶² «denstoredanske.dk, versio in rem», <http://denstoredanske.dk/Sprog,_religion_og_filosofi/Sprog/Fremmedord/v-vk/versio_in_rem>, 24. august 2017, aksessert 16.07.2019

²⁶³ Knoph 1931: 316-317

²⁶⁴ Knoph 1931: 319

Christian Vs norske lov av 1687 – Om Skibbrud og Vrag

Etter eneveldet ble innført i Danmark-Norge i 1660, ble det forfattet først en dansk, og deretter en norsk lov, med utgangspunkt i Kongeloven av 1665: Christian Vs danske lov av 1683 og norske lov av 1687. I disse lovverkene finner vi bestemmelser om Sjøretten i fjerde bok, med to identiske kapitler om «Skibbrud og Vrag».²⁶⁵ Det var altså samme sett med regler som gjaldt for skjærgården utenfor Hitra og Frøya, som ved Danmarks lange sandgrunner, like ved den travle inn- og utfarten til Østersjøen. Det var også samme sett med regler som gjaldt for de mer sentrale havnebyene, som for kystbygdene ute i distriktet. Mye av grunnlaget for disse bestemmelsene var allerede blitt lagt i Fredrik IIs sjørett av 1561,²⁶⁶ og bestemmelsene gjaldt i hovedsak helt fram til 1860, da en ny norsk sjøfartslov ble vedtatt.

Vrakretten

I lovbestemmelsene fra 1687 er det presisert at skipseierne og kjøpmennene hadde full rett på vrak og vrakgods, mot «nøjjagtig Bevisning inden Aar og Dag».²⁶⁷ Uttrykket «år og dag» henviser til en foreldelsesfrist for eierens krav på ett år og en dag.²⁶⁸ I de tilfeller hvor hele mannskapet omkom, og ingen eier meldte seg etter utlysninger i avisene, var det kongen som hadde rett på alt herreløst gods som drev i land. Men en frist på år og dag betydde i praksis at vrakgodset kunne bli liggende urørt under sikker forvaring i over ett år, før det ble avgjort hvem som eide det.

Hvis vrak ble funnet ute i sjøen, og ingen eier meldte seg, skulle finnerne få beholde en tredjedel av vrakgodset, mens resten tilhørte kongen. Vrakgods funnet på havet ble altså i noe større grad oppfattet som hittegods, med krav om finnerlønn, samtidig som det var snakk om å belønne strevet med å frakte vrakgodset inn til land. Hvis vraket ble funnet «i aabenbare Søe udenfor alle Land» skulle finnerne få beholde halvparten.²⁶⁹ Finnernes andel økte altså desto lengere ute på sjøen vraket ble funnet. I Frederik IIs sjørett hadde det blitt spesifisert at de som finner vrak «udi Obenbare Sø / Uden for alle Lande / oc ingen folck hoss findis» skal få beholde halv-

²⁶⁵ Christian Vs Danske lov av 1683, fjerde bok, kapittel 4 «Om Skibbrud og Vrag», og Christian Vs Norske lov av 1687, fjerde bok, kapittel 4 «Om Skibbrud og Vrag»

²⁶⁶ Knut Robberstad, *Retts saga I*, Oslo 1976: 235

²⁶⁷ Christian Vs norske lov av 1687, Fjerde bok, fjerde kapittel, artikkel 4

²⁶⁸ «lovdata.no, År og dag og andre foreldelsesfrister», <https://lovdata.no/artikkel/ar_og_dag_og_andre_foreldelsesfrister/1315>, Jon D. Bech, 4. desember 2013, aksessert 10.05.2019

²⁶⁹ Christian Vs norske lov av 1687, Fjerde bok, fjerde kapittel, artikkel 5

parten.²⁷⁰ Med Christian Vs lov kom altså en ny inndeling med en tredjedel i finnerlønn når vraket ikke var «udenfor alle Land». Dette begrepet har blitt mye diskutert i retthistorisk sammenheng, men i all hovedsak har det blitt tolket som det sted ute på havet, hvor land ikke lenger var i sikte. Ikke bare betyr det at vrakgodsets plassering i landskapet var av avgjørende betydning for fordelingen av det i etterkant, men også at finnerne kan ha hatt en del makt i hvordan de tolket loven og ved sine beskrivelser av hvor vrakgodset ble funnet. Dette vil vi se eksempler på i kapittel IV om «Vrakberging».

Som nevnt tidligere kan vi her til en viss grad spore den samme «førstemann til mølla»-holdningen til vrakgodset, som også må ha eksistert da strandretten var gjeldende prinsipp. Å være førstemann som oppdaget et vrak i sjøen, før det drev inn til land, ga en gylden anledning til å oppnå direkte tilgang på vrakgods og inntekter. Kongen var avhengig av at ingen eier meldte seg for å oppnå eierskap til vrakgods. De som fant vrak drivende i sjøen fikk derimot en andel av vrakgodset, uavhengig av hvem som eide resten av vraket. På 1700- og 1800-tallet hadde altså kystboerne fortsatt krav på en andel av vrak, som vi til en viss grad kan tolke som en etterlevning av den gamle strandretten. Men samtidig handlet det om å belønne kystboerne, som måtte utføre selve bergingsarbeidet. Selv om funn av vrak ute på åpent hav ville tilsi at eierne mistet halvparten av vrakgodset til finnerne, ville de uten finernes innsats mest sannsynlig ha mistet *hele* vraket. Kystboernes kunnskaper om kystlandskapet, og deres evne til å utføre bergingsarbeid, var av avgjørende betydning for at skipsvrak i det hele tatt ble funnet og berget. På denne måten ble også vrak en del av kystboernes oppgavelandskap, og tydeliggjør hvordan kysten har vært inndelt i ulike soner og grenser, ut ifra ulike arbeidsoppgaver.

Bergingsarbeid og lønn

Christian Vs lov stadfester at det var skipsmannskapet som i utgangspunktet hadde rett og plikt til å berge eget skip og gods. Det var først når mannskapet ikke hadde mulighet til å utføre bergingsarbeidet selv, eller var omkommet, at lokalbefolkningen var pliktig til å hjelpe «med al Flid saa meget, som meest mueligt er».²⁷¹ Der hvor kapteinen overlevde var det han som hadde kontroll over bergingsarbeidet og kunne gjøre avtaler med kystboerne om berging. I tilfeller hvor kapteinen var omkommet, eller av annen grunn ikke var i stand til å utføre dette arbeidet, var det amtmann, fogd og grunneier som hadde ansvar for bergingsarbeidet. Amt-

²⁷⁰ Fredrik IIs sjørett av 1561, kapittel 78

²⁷¹ Christian Vs norske lov av 1687, Fjerde bok, fjerde kapittel, artikkel 4

mannen skulle, sammen med de beste menn i distriktet, bestemme bergingslønnen «etter Leiligheden og Godsis Værd».²⁷² Dette skulle enten betales av skipseieren eller statskassen ved herreløst vrak. I tillegg var det opp til amtmannen eller grunneieren å sørge for at ødelagt vrakgods ble reparert eller solgt på auksjon.²⁷³

Selv om lovteksten fra 1687 også nevner strandfogder, er dette i hovedsak et embete som gjaldt for Danmark. De danske strendene var som nevnt delt inn i flere strandlen, hvor det var tilsatt en strandfogd til å ha oppsyn med blant annet inndrevet vrakgods.²⁷⁴ Christian Christensen har påpekt at «Strandfogedernes og strandlenenes store antal skal ses i forhold til de tilsvarende store mængder vraggods, der inddrev på stranden i 1800-årene».²⁷⁵ I bygdebøkene for Hitra og Frøya blir som nevnt også strandfogden brukt om forholdene utover 1700-tallet.²⁷⁶ Men i Norge har strandfogd-begrepet hovedsakelig vært brukt om embeter knyttet til tollvesenet, som skulle ivareta kongens vrakrett og patruljere etter smuglere. Dette embetet ble opphevet allerede i 1690-årene, og gjelder derfor ikke for Hitra og Frøya i perioden 1705-1820.²⁷⁷ I Norge er det derfor i hovedsak fogden som har hatt ansvar for bergingsarbeidet i distriktene. Fogdens rolle vil bli nærmere omtalt i kapittel IV og V.

I de tilfeller hvor kapteinen overlevde kunne avtaler om bergingslønn inngås direkte mellom han og bergerne.²⁷⁸ Men bergingslønn har stadig vært kilde til konflikter mellom lokalbefolkning og kaptein. Slike avtaler kunne ifølge Ragnar Knoph være nokså hasardiøse, fordi de kan ha blitt forhandlet mens den ene parten var i stor fare. Kapteinen kunne altså risikere å love mer enn han burde. Dette var grunnen til at det senere kom egne bestemmelser om muligheten for å oppheve slike avtaler, når innholdet var urimelig eller sto i misforhold til tjenesten som bergerne utførte.²⁷⁹ I Fredrik IVs forordning av 1705 finner vi blant annet formuleringen om at «i Fald ingen Foreening for ud skeer / eller og ubilligt vorder æsket / da skulle de dog Bierge og siden av Øvrigheden / efter deres Fare og Møje / deres Biergeløn determineres».²⁸⁰

²⁷² Christian Vs norske lov av 1687, Fjerde bok, fjerde kapittel, artikkel 2

²⁷³ Christian Vs norske lov av 1687, Fjerde bok, fjerde kapittel, artikkel 4

²⁷⁴ Christensen 1995:10

²⁷⁵ Christensen 1995: 18

²⁷⁶ Fugelsøy 1958: 161

²⁷⁷ «Lokalhistoriewiki.no, Strandfogd», <<https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Leksikon:Strandfogd>>, 26. april 2012, aksessert 05.10.2020

²⁷⁸ Christian Vs norske lov av 1687, Fjerde bok, fjerde kapittel, artikkel 3

²⁷⁹ Knoph 1931: 328-329

²⁸⁰ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 17

Poul Holm har påpekt at Christian IV allerede i 1597 hadde gått imot de utilbørlig høye bergingslønnene som kystboerne i Danmark hadde krevd av skipsmannskapene. Fra kongens side handlet det om å sikre kongeriketets omdømme i håndtering av sjøterritoriet. Dette mener Holm kan være en del av grunnen til at innbyggerne på Anholt fikk et særlig dårlig rykte, sett i forhold til Ludvig Holbergs formulering i *Peder Paars*, som nevnt i kapittel II.²⁸¹ Utregningen av bergingslønn har vært ett av hovedpunktene i vraklovgivningens historie, nettopp på grunn av dens funksjon som oppmuntringsmiddel og mulig kilde til konflikt. Det er derfor sannsynlig at forestillinger om opportunistiske og brutale kystboere kan ha oppstått som følge av konflikter om lønn. Misforholdet mellom et skipsmannskap i nød og bergere som er ute etter å få riktig kompensasjon, kan nettopp ha skapt et bilde av mennesker som profitterer på andres ulykke. I en slik sammenheng har ikke nødvendigvis forestillinger om en videreføring av standretten spilt noen særlig rolle. I stedet handler det om viktigheten av bergingslønnen som insentiv til å utføre et farlig og krevende arbeid. Uenigheter om bergingslønn på Hitra og Frøya vil omtales nærmere i kapittel IV om «Vrakbergning».

Vrakplyndring

Med sine åtte artikler om «Skibbrud og Vrag» er bestemmelsene i Christians Vs norske lov nokså korte og konsise. For ulovlige handlinger i sammenheng med håndtering av skip og vrakgods, er ikke loven særlig utfyllende. De viktigste bestemmelsene om vrakplyndring, eller annen ulovlig aktivitet fra kystboernes side, kommer i artikkel 1 om at ingen må hindre skipsfolkene i å berge vrakgodset selv, i artikkel 4 om «Hvo som utrolig omgaaes med Vrag, straffis derover som for andet uhiemmet Gods» og i artikkel 5 om «hvo som samme Gods og Vrag underslaar, skal straffis som en Tyv».²⁸² Straffen for tyveri var ifølge lovens sjette bok, kapittel 17 «Om Tyveri», enten å «miste sin Hud» for «ringe Tyveri», eller kakstryking og brennmerking med tyvsmerke i pannen for «stort Tyveri», som gjaldt verdier over 20 lodd sølv.²⁸³ Å miste sin hud betyr å bli pisket,²⁸⁴ og kakstryking at man ble bundet til en påle (kag) for offentlig pisking på bar rygg.²⁸⁵

I tillegg til kapittelet om «Skibbrud og vrag» omfatter også loven av 1687 et kapittel «Om Ulykkelige Hændelser Averié og Lodsmænd», som i hovedsak omhandler skipsmannskapets

²⁸¹ Holm 1991: 240

²⁸² Christian Vs norske lov av 1687, Fjerde bok, fjerde kapittel, artikkel 1, 4 og 5

²⁸³ Christian Vs norske lov av 1687, Sjette bok, syttende kapittel, artikkel 33 og 37

²⁸⁴ «ordnet.dk, Hud», <<https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=hud>>, u.å., aksessert 13.05.2019

²⁸⁵ «snl.no, kakstrykning», <<https://snl.no/kakstrykning>>, 28. februar 2019, aksessert 13.05.2019

håndtering av sjøulykker. Men artikkel 2 dreier seg om bevisst føring av skip i ulykke fra kystboernes side. Bestemmelsen presiserer at det var forbudt å tenne ild om natten, og å opprette tegn på stranden for å lede skip i ulykke. Dette skulle straffes med døden.²⁸⁶

Bevisst føring av skip i ulykke, å stjele vrakgods og holde det skjult for skipsmannskapet og de dansk-norske myndighetene, stadfestes altså som ulovlig og straffbart. Foruten finnerlønn og bergingslønn var ikke vrakgods lokalbefolkningens eiendom, og ikke en ressurs som kunne sankes direkte fra stranden og havet. Kystboerne var pliktig til å hjelpe skipsmannskapet og å holde seg til avtaler med kapteinen, eller også å ta seg av hele bergingsarbeidet der hvor mannskapet hadde omkommet. Men i løpet av de neste tiårene ble det behov for en utdyping av lovbestemmelsene. En ny forordning ble kongemaktens reaksjon på det som skal ha vært ulovlige og «barbariske» forhold langs kysten av Danmark-Norge ved århundreskiftet.

Fredrik IVs forordning av 1705 – nye skjerpede regler

Allerede i 1705 kom en forordning med 21 nye artikler om håndtering av vrakgods, som gjaldt for hele det dansk-norske riket. Fredrik IVs forordning om «Forhold med strandede Skibe og Gods» av 21. mars 1705 skulle tjene som en streng påminner om konsekvensene ved ulovlig håndtering av vrak. I innledningen til forordningen ble det levnet liten tvil om hva som var årsaken til behovet for denne innskjerpingen av regelverket:

at saadanne i Skibbrud og Nød bestædde Folk derforuden een og anden Overlast / Røverj og Tyveri af onde og udædiske Mennisker imod Guds / Naturens og Vores Lov paa U-Christelig Maade skal vorde tilføjjet / hvorudover vel ogsaa undertiden Mord og Mandslæt skal kunde begaaes;²⁸⁷

Forordningen skulle altså sørge for å gjøre forholdene tryggere for de sjøfarende mot «onde og vanartige Mennisker», ved å stadfeste deres rettigheter og skjerpe straffeutmålingen for eventuelle ugjerninger.

I den nye forordningen ble ulovlig håndtering av vrak mer tydelig delt inn etter alvorlighetsgrad og dermed også ulik grad av straff. Den desidert verste handlingen var å overfalle og drepe skipbrudne mennesker. Denne typen handling skulle straffes med døden og de skyldige «knuses paa deres Lemmer og levendes paa Steyle henlegges / saa og derforuden have ald deres Gods /

²⁸⁶ Christian Vs norske lov av 1687, Fjerde bok, tredje kapittel, artikkel 2

²⁸⁷ Fredrik IVs forordning av 1705

Jord og Eiendom forbrudt».²⁸⁸ De som åpenlyst plyndret et skip hvor skipsmannskapet var til stede, men uten å skade dem, ble straffet som «stiemand», altså en røver, og måtte også bøte med livet ved «Stægle og Hiul».²⁸⁹ Steile og hjul var en henrettelsesmetode basert på tortur og likskjending.²⁹⁰ De som stjal fra skipsfolkene i det skjulte og som overgikk et «halv hundret Lod Sølv» skulle straffes med galgen (dødsstraff ved hending) og betale «Igjeld og Tvigjeld»,²⁹¹ altså betale erstatning for tap og skade, i tillegg til det dobbelte av den samlede verdien.²⁹² Kjøp og salg av tyvgods kunne også straffes med døden, hvis det dreide seg om verdier for over et «Halvhundret Lod-Sølv».²⁹³ Men hvis de skyldige hadde stjålet fra et skip *uten* overlevende skulle de straffes «som for uhjemmelt efter Loven», altså for tyveri på samme måte som tidligere.²⁹⁴ Eventuelle medskyldige, og de som hadde nytt godt av tyvgodset, skulle bli straffet på lik linje med de skyldige.²⁹⁵ Vrakplyndring og ulovlig håndtering av vrakgods skulle med andre ord straffes hardt.

Den nye forordningen dannet i utgangspunktet et nokså dystert bilde av forholdene langs kysten i de foregående årene. Men det kan ha vært mange årsaker til de nye skjerpede lovbestemmelsene. Med økningen i skipstrafikken økte også hyppigheten av forlis og ulykker, som også kan ha medført en økning i faktiske tilfeller av overfall og tyveri. Samtidig kan det handle like mye om å ville forebygge mulige ulovlige aktiviteter, som å straffe handlinger som faktisk ble begått. I forordningen ble det påpekt at skipbrudne mennesker skal ha blitt utsatt for «een og anden» overlast, som gir inntrykk av at forordningen ikke nødvendigvis var et svar på et særlig utbredt problem i samtiden, men at enkelttilfeller kunne forekomme. I denne sammenheng har John Rule påpekt hvordan plyndring i større grad kan tolkes som en ad hoc-aktivitet, som ikke utgjorde noen permanent trussel for myndighetene.²⁹⁶ Likevel uttrykker forordningen av 1705 et ønske om å ta tydelig avstand fra vrakplyndring som en ulovlig aktivitet, og sørge for at slike forhold ikke ble mer utbredt enn de allerede var.

²⁸⁸ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 5 og 8

²⁸⁹ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 9 og Christian Vs norske lov av 1687, Sjette bok, Sekstende kapittel, artikkel 1 og 2

²⁹⁰ «wikipedia.org, Steile og hjul», <https://no.wikipedia.org/wiki/Steile_og_hjul>, 19. juni 2020, aksessert 27.04.2021

²⁹¹ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 10

²⁹² «lokalhistoriewiki.no, Igjeld», <<https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Leksikon:Igjeld>>, 24. august 2008, aksessert 16.08.2019

²⁹³ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 13

²⁹⁴ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 11

²⁹⁵ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 12

²⁹⁶ Rule 2011: 186

Utover 1700-tallet ønsket den dansk-norske kongen å holde riket utenfor krigene på kontinentet og konsentrere seg om fredelig handel. For kongemakten handlet det om å beskytte rikets om-dømme i handelspolitisk sammenheng, og både innad og utad vise til streng kontroll av kystleia, slik at: «de Søfarende / som her efter kunde komme til at lide Skibbrud udi Vore Riger og Lande / kand der nyde behørig Undsætning og Frelse for sig».²⁹⁷ En konsolidering av makt og kontroll over kystdistriktene ble et viktig ledd i å etablere kongens nye og eneveldige makt i riket, deriblant også økt kontroll over inntektene fra vrakretten.

Tyveri av vrakgods ville gå utover kongens inntekter når det gjaldt herreløst gods. De nye lovbestemmelsene handlet derfor også om å verne om kongens fiskale interesser.²⁹⁸ I tillegg ble det et viktig poeng at tollerne skulle involveres ved håndtering og salg av vrakgods, «saasom Vores Told-Rettighed af Strandet Gods hid indtil / formedelst een og anden Mishandling / meget er bleven forkortet».²⁹⁹ Selv embetsmennene kunne ha alternative motiv ved salg av vrakgods. Det ble derfor spesifisert at:

Skal det være Vores Ambtmænd / Ambts og Told-Betiente og andre / som noget paa Vores og deres Æmbedes Vegne haver at befale / alvorligen forbudet / enten directe eller indirecte herefter at interessere udi Strand-Forpagtningen eller i Strandede Skibes og Godsdes kjøb³⁰⁰

For å sørge for en bedre kontroll over disse inntektene ble det lagt vekt på kystboernes plikt til å varsle om alle funn av vrak, og embetsmennenes oppgave med å samle alle opplysninger om forholdene rundt forliset og vrakfunnet.³⁰¹ Embetsmennene skulle altså utføre en offisiell bergingsforretning og levere en skriftlig rapport eller journal til sentralmyndighetene. Bergingsforretningen vil bli omtalt nærmere i kapittel IV. Samtidig ble det også presisert at forordningen skulle leses opp på høsttinget hvert år, og fra prekestolen ved Mikkelssessen 29. september, for å sørge for at alle innbyggere langs kysten var klar over sine plikter.³⁰²

Dølgsmål – å holde vrakgods skjult for myndighetene

Den strenge straffeutmålingen i forordningen la opp til en stor grad av sosial kontroll innad i lokalsamfunnet, ved blant annet å ramme hardt de som var medvirkende og medvitende til handlingene. Artikkel 14 handler i sin helhet om å advare kystbefolkningen mot å begå ulovlige

²⁹⁷ Fredrik IVs forordning av 1705

²⁹⁸ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 11

²⁹⁹ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 6

³⁰⁰ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 17

³⁰¹ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 17 og 5

³⁰² Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 21

handlinger, og understreker at hele lokalsamfunnet kunne ende med å bli straffet hvis de skyldige ikke ble tatt:

Dersom nogen / som med sit Skib og Gods forulykkes / bliver berøvet og ilde medhandlet / og saadant holdes saa dult [skjult] / at Gierningsmanden ej strax vorder aabenbaret / den beviislig Skades lidelse / som den Skibbrudne ved saadan Røveri og ilde Medhandling have taget / da rigtig til Betaling skal lignes af Ambts-Betienterne paa alle dem / som boer der i Districtet³⁰³

Et slik «distrikt» omfattet et område på to mil på hver side av forlisstedet, og én mil inn i landet.

Å holde opplysninger om vrakplyndring skjult for myndighetene var nesten like ille som å stjele og skjule selve vrakgodset, og kunne gi samme straff. Det ble derfor lagt stor vekt på å oppfordre kystboerne til å fortelle sannheten og oppgi alle relevante opplysninger. På den ene siden skulle bestemmelsene virke avskrekkende med trusler om straff for å holde opplysninger skjult, men samtidig var det også lagt vekt på belønning for å avsløre ulovlig aktivitet. Å tilkjennegi stjålet vrakgods, eller å angi personer som hadde stjålet fra vrak, kunne gi fritak for straff, men også gi mulighet til å «nyde for sin Umage siette Deelen af hvis hand veed at anvise».³⁰⁴ Ved grovere former for plyndring, slik som tyveri av vrakgods fra skipbrudne mennesker, eller tyveri som overgikk en viss sum, måtte ugjerningene åpenbares ved første anledning eller ved direkte avhør.³⁰⁵ Ved mindre alvorlige tilfeller, slik som tyveri fra vrak uten overlevende, var det gitt et slingringsmann på to til tre år.³⁰⁶

Dølgsmål, eller fordølgning, altså det å skjule egne og andres handlinger, var en trussel mot kongens og embetsmennenes makt i distriktene. Ved å gi kystboerne større rom og mulighet til å avdekke sine egne og andres handlinger, fikk myndighetene større mulighet til å kontrollere kystboerne, selv i tidsrommet før embetsmennene ankom forlisstedet. Dette ble en slags erstatning for den tiden lokalbefolkningen var uten oppsyn, og fram til fogden eller lensmannen ankom. En slik ordning var mer aktuell langs norskekysten, og områder som Hitra og Frøya, enn i Danmark. Fogdene opererte innenfor et stort administrativt område og hadde mange ulike oppgaver å ta seg av, i motsetning til de danske strandfogdene. Fogdene i Norge var i større grad avhengig av at kystboerne selv oppga riktige opplysninger om det som hadde foregått i tidsrommet etter forliset. Det å gi lokalbefolkningen et slik slingringsmann for å stå fram med

³⁰³ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 14

³⁰⁴ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 10, 12 og 15

³⁰⁵ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 9

³⁰⁶ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 11

opplysninger ble av stor betydning for gjennomføringen av bergingsforretningen, og det som omtales som en inkvisisjonsforretning, hvor lokalbefolkningen ble avhørt og nærområdet grundig gjennomført. Dette vil bli behandlet nærmere i kapittel V.

Falske lys – bevisst føring av skip i ulykke

De tre første artiklene i Fredrik IVs forordning handlet om feil bruk av fyrlys og falske lys langs kysten av Danmark-Norge, samt fjerning av kjennemerker i sjøen og på land.³⁰⁷ Ved utformingen av disse bestemmelsene er det mulig at myndighetene har latt seg påvirke av kulturelle forestillinger om brutale vrakplyndrere, og om muntlige fortellinger om bruk av falske lys. Cathryn Pearce har pekt på nettopp hvordan dette skal ha vært tilfelle i England. Da det i 1754 ble bestemt at bruk av falske lys for å føre skip i ulykke skulle medføre dødsstraff, mener Pearce det ikke forelå noen bevis for at slike hendelser faktisk hadde funnet sted.³⁰⁸ I Danmark-Norge kan lovgiverne likeså ha vært påvirket av fortellinger om lignende forhold på Anholt og Lista, som nevnt i kapittel II. De kan selv ha vært av den oppfatning at slike forestillinger uttrykte reelle trusler, eller de kan ha fryktet at eventuelle handelspartnere ble påvirket av dem. Ved å vise til konkrete lovbestemmelser kunne kongemakten gjøre både handelspartnere og sjøfolk tryggere på at alle ulovligheter ble slått hardt ned på, og dermed hindre at forestillinger om brutale kystboere fikk innvirkning på handelstrafikken.

I motsetning til Pearce mener Poul Holm å ha funnet konkrete eksempler på at det ble benyttet falske lys i Danmark på 1500- og 1600-tallet, for å føre skip i ulykke. Dette mener han sannsynligvis hadde en sammenheng med de urolige forholdene og krigene fram til freden i 1720.³⁰⁹ Bruk av falske lys og kjennemerker var altså ikke nødvendigvis knyttet til kystboernes holdninger til forlis og vrak generelt, men om en holdning til *fiendtlige* skip. En forståelse av skipbrudne mennesker som fiender hadde som nevnt tidligere vært utgangspunktet for strandretten, hvor kystboerne hevdet en rett på vrakgods som en form for krigsbytte. Bruk av falske lys for å føre fiendtlige skip i ulykke i perioder med krig kan derfor tolkes som en delvis videreføring av strandretten fram til begynnelsen av 1700-tallet. Men når kongen på begynnelsen av 1700-tallet ønsket å skifte fokus fra krigføring til handel, ble det viktig å ta tydelig avstand fra alle holdninger til sjøfolkene som noe annet enn viktige handelsforbindelser.

³⁰⁷ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 1-3

³⁰⁸ Pearce 2007: 79-80

³⁰⁹ Holm 1991: 241

Bruk av falske lys for å føre fiendtlige skip i ulykke, forutsetter også en bevisst handling for å oppnå et konkret mål. Men historikeren Johannes Steenstrup har påpekt at opptenning av ild og bål på stranden likeså godt kunne dreie seg om ren ubetenksomhet og forglemmelse, framfor en bevisst kriminell aktivitet. Han sammenligner det med hvordan fergemenn risikerte dødsstraff om de fraktet «fredløse» mennesker i sin båt, selv om det ble gjort i all uvitenhet. Steenstrup påpeker samtidig at de tidligste fyrlyktene i Danmark var såpass primitive at de lett kunne forveksles med et bål. Så da Fredrik II etablerte et dansk fyrvesen på 1500-tallet, ble lys fra ild og andre lyskilder plutselig et problem og en fare for sjøfolkene.³¹⁰ Forordningen av 1705 inneholder derfor også en bestemmelse som sier at kystboerne måtte dekke vinduer med skodder for å unngå at lyset ble synlig fra sjøen. Her blir det spesielt tydelig at det ikke handlet om bevisst bruk av falske lys, men om en uheldig forveksling av ulike lyskilder langs kysten.

Det første fyrlyset på Hitra og Frøya var Terningen fyr, som ble oppført på sørøstsiden av Hitra i 1833,³¹¹ og deretter Halten fyr, lengst nord i Froan, i 1875.³¹² Problemstillingen rundt bruk av falske lys for å imitere fyrlykter blir derfor ikke aktuell for perioden 1705-1820. Dette gjelder også for store deler av norskekysten, hvor de fleste fyrlyktene ble opprettet utover 1800-tallet. Unntakene finner vi for det meste på Sørlandet og i Rogaland, hvor noen av de første fyrlyktene ble satt opp allerede på slutten av 1600-tallet, og noen få utover 1700-tallet.³¹³ Men bruk av lys for å imitere kahyttlys fra andre skip, eller eventuelle endringer av andre typer kjennemerker langs kysten, kan likevel ha forekommet. Slike kjennemerker eller sjømerker ble brukt til å navigere langs kysten, og kunne omfatte alt fra fjell, hus og varder, samt staker som markerte blindskjær i sjøen.³¹⁴ Endring av slike kjennemerker medførte dødsstraff på lik linje med bruk av falske lys.

Tyveriforordningen – avskaffing av dødsstraff

Etter 1705 skjedde det ingen større forandringer i lovgivningen om håndtering av vrak før ved den nye sjøloven i 1860. Men når det gjaldt straffeutmåling ved tyveri, deriblant tyveri av vrak-

³¹⁰ Johannes Steenstrup, Nogle uhjemlede Beskyldninger mod Jyderne, i *Jyske samlinger*, bind 4, rekke 6, Aarhus 1928: 182

³¹¹ «fyr.no, Terningen fyrstasjon», < <http://www.fyr.no/fyrene/fyrene-nord/sor-trondelag/755-terningen-fyrstasjon>>, u.å., aksessert 13.05.2019

³¹² «fyr.no, Halten fyrstasjon», < <http://www.fyr.no/fyrene/fyrene-nord/sor-trondelag/469-halten-fyrstasjon>>, u.å., aksessert 13.05.2019

³¹³ «wikipedia.org, Norske fyr», <https://no.wikipedia.org/wiki/Norske_fyr>, 5. januar 2021, aksessert 31.05.2021

³¹⁴ Molaug 1985: 211

gods, skjedde det et par endringer gjennom århundret. Ved en forordning av 27. april 1771 ble dødsstraff for grovt tyveri avskaffet, og erstattet med kakstrykning og brennmerking.³¹⁵ Dette gjaldt altså ved tyveri av vrakgods av større verdi og plyndring direkte fra skipbrudne mennesker.

Straffen for tyveri ble videre formildet ved tyveriforordningen av 20. februar 1789, hvor det skulle legges mer vekt på forholdet mellom ugjerningens alvorlighetsgrad og straff. Målet var at loven bedre skulle kunne «virke til Forbedring», og samtidig gjøre bruk av benådning overflødig. Simpelt tyveri skulle nå straffes med arbeid i tukthuset, og vurderes ut ifra forhold som forbryterens alder, oppdragelse og forfatning, samt omstendighetene rundt forbrytelsen og tyvgodsets verdi. De som var medvitende om ugjerningen eller drev med heleri skulle også straffes med tukthus. I tillegg måtte de erstatte verdien av de stjålne varene som ikke kunne leveres tilbake i sin helhet, men bestemmelsen om tvigjeld frafalt (altså det å betale det dobbelte av det stjålnes verdi). Samtidig ble det slått fast hvordan tyveri direkte fra skipbrudne mennesker fortsatt var å anse som grovt tyveri. Dette skulle derfor straffes med den høyeste straffen, som var kakstrykning (piskeslag) og arbeid i tukthuset på livstid.³¹⁶ Det var først ved forordningen av 1789 at tukthus, som tidligere ble brukt til fattighus og tvangsarbeidshus for løsgjengere, ble tatt i bruk som straffeanstalter.³¹⁷

Napoleonskrigene – vrakgods som krigsbytte

Den neste endringen i bestemmelsene om håndtering av vrak finner vi under Napoleonskrigene, og omhandlet hovedsakelig håndtering av fiendtlige skip. I en forordning av 5. juli 1808 ble det nettopp poengtert at fiendens skip ikke skulle behandles på samme måte som andre skip:

Da Landets Love, om Biergning af hvad der paa Søen forulykkes, nærmest have til Hensigt, at frelse dette for dets hidtil værende Eiermand; men denne Grundsætning ei kan blive at

³¹⁵ Jacob Henric Schou, *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve samt andre trykte Anordninger som fra aar 1670 af ere udkomne : tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu gjeldende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge : forsynet med et alphabetisk Register. 5 : Som indeholder K. Christian VII Frr. fra 1766 til 1774*, København 1795a: 236-237

³¹⁶ Jacob Henric Schou, *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve samt andre trykte Anordninger som fra aar 1670 af ere udkomne : tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu gjeldende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge : forsynet med et alphabetisk Register. 10 : Som indeholder K. Christian VII Frr. fra 1789 til 1792*, København 1795b: 10-12

³¹⁷ «snl.no, fengselsstraffens historie», <https://snl.no/fengselsstraffens_historie>, Arne Evensen, Terje Skjeggestad, Willy Haugli og Magnar Aukrust, 13. februar 2019, aksessert 05.05.2021

anvende, naar Skib eller Gods bemægtiges efter Krigens Ret, ellersom forladt Eiendom hjemfalder Staten,³¹⁸

Det var ikke et spørsmål om de skipbrudnes rettssikkerhet, men om å hindre at skip og gods havnet i fiendens hender. Disse midlertidige bestemmelsene under krigstid minner derfor til en viss grad om strandretten, fordi skipets eier og mannskap ble tilsidesatt, og vrakgodset ansett som krigsbytte. Under slike omstendigheter kunne kystboere som berget vrakgods fra fiendens skip, eller også andre skip som hadde blitt forlatt av mannskapet, få beholde halvparten av det bergedes verdi. I tilfeller hvor skipene ikke tilhørte fienden kunne bergerne likevel få en tredjedel av vrakgodset, selv der hvor eieren av skipet var kjent. Funnet skulle varsles til sivile og militære myndigheter, og den enkeltes lodd ble bestemt av amtmannen.³¹⁹

29. mai 1812 ble bestemmelsene utvidet til at bergerne kunne få beholde *hele* vraket, så lenge det tilhørte fienden og ble berget «udenfor Forstrandsenes Grændser».³²⁰ En slik spesifisering av vrakets plassering utenfor forstranden var ikke omfattet av forordningen fra 1808, og kan sees som en forlengelse av bergernes krav på halvparten av vraket når det ble berget «udenfor alle Land». Men selve formuleringen om forstranden må nok i størst grad ha vært rettet mot forholdene i Danmark. De lange sandgrunnene kunne føre til at forstranden strakte seg nokså langt ut i sjøen. I den norske skjærgården, hvor avstanden mellom det sted hvor skip holder seg flytende og fram til havstokken er nokså liten, vil en slik begrensning ha mindre å si for når kystboerne kunne tilegne seg hele vraket.

Ved slike midlertidige endringer av reglene, som altså omfattet kystboernes krav på en større andel av vrakgodset, og hvor de aktuelle bestemmelsene var avhengig av en avklaring av skipets nasjonalitet og status, ville det kunne medføre forvirring i tolkningen av dem. I 1828 ble til sammen 116 mennesker i Norge benådet for ulovlig omgang med vrakgods, nettopp på grunn av de uklare forholdene rundt bestemmelsen i 1812. De tiltalte skal ha misforstått reglene da de ble lest opp fra prekestolen og trodde de hadde rett til å «beholde Alt, hvad de fandt paa Havet»,

³¹⁸ Jacob Henric Schou, *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve, som fra Aar 1670 til 1775 Aars Udgang ere udkomne, tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu giældende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge : forsynet med et alphabetisk Register. 15 : Som indeholder K. Frederik VI Frr. fra 1808 til 1811*, København 1812: 84

³¹⁹ Schou 1812: 87-88

³²⁰ Jacob Henric Schou, *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve, som fra Aar 1670 til 1775 Aars Udgang ere udkomne, tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu giældende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge : forsynet med et alphabetisk Register. D. 16 : Som indeholder K. Frederik VI Frr. for 1812 og 1813*, København 1814: 101

samtidig som fogden hadde gitt dem villedende svar om de samme forholdene.³²¹ Nye vilkår for kystboernes krav på vrakgods kan altså ha ført til flere ulike tolkninger av vilkårene og formuleringen i de nye bestemmelsene. Samtidig kan regelendringene ha blitt videreført uoffisielt lengre utover enn i krigstid, og ha vært med på å påvirke de nye bestemmelsene i loven av 1860.

Situasjonen under Napoleonskrigene viser noe interessant angående kystboernes forhold til forlis og skipbrudne mennesker. Fram til krigen hadde handelen med England vært svært viktig for Norge, og engelske skip langs norskekysten var et kjærkommet syn. Ettersom Norge var i union med Danmark ble landet revet med i krigen på Frankrikes side, og plutselig var engelskmennene for fiender å regne. Kystboerne gikk brått fra å skulle behandle engelske skip på lik linje med andre skip, hvor det å berge vrakgods handlet om å berge verdier for fjerne skipseiere og kjøpmenn i andre land, til å i stedet skulle holde vrak og vrakgods unna fiendens hender. Denne endringen i oppfatning kan ha vært et rent politisk og militært anliggende, noe som ble pålagt dem ovenfra i en begrenset periode, men det kan også ha medført mer varige endringer i synet på ukjente skipbrudne mennesker. Dette vil vi se et mulig eksempel på i kapittel V.

Sjøloven av 1860 – Om Bjergning af forulykket Skib og Gods

Da A. Gjerding og O. L. Boye skrev om havari og sjøassuransé i *Practisk-theoretisk haandbog vedkommende Søvæsenet* i 1857, var fortsatt Christian Vs norske lov av 1687 og Fredrik IVs forordning av 1705, gjeldende lovgivning ved håndtering av vrak i Norge. En ny norsk sjølov hadde vært under arbeid i flere år, og vært til forhandling på Stortinget, men i 1857 var utsiktene fortsatt dårlige:

Der er desværre saaledes endnu lange udsigter til, at vort Land kan erholde en ny Sølovgivning, der kan ansees stemmende med Tidens Tarv og de øvrige cultiverede Staters Standpunkt i denne Henseende.³²²

Tre år senere, i 1860 ble en ny sjøfartslov vedtatt i Norge, nesten femti år etter unionsoppløsningen.

³²¹ Det er ikke nærmere bestemt hvor dette skjedde, men hendelsen er nevnt i en oppsummering i O. E. Buck, K. Arntzen og E. Møinichen, *Departements-tidende for 1832*, Vol 4, Christiania 1832: 220-221

³²² A. Gjerding og O. L. Boye, *Fremstilling af Læren om Havarie og Søassurance efter de bedste nyeste Kildeskrifter*, Stavanger 1857: 111

I lovens åttende paragraf «Om Bjergning af forulykket Skib og Gods» er det spesielt tre ting som har endret seg siden 1687 og 1705. Det ene gjelder lensmannens rolle, som nå fikk hovedansvaret for bergingsarbeidet framfor fogden. Bergerne og grunneieren skulle altså varsle lensmannen,³²³ som senere skulle sende en innberetning til fogden.³²⁴ Fogden skulle bare reise til forlisstedet hvis det forelå mistanke om ulovligheter, eller når vrakgodset var av særlig høy verdi.³²⁵ Samtidig ble det spesifisert at grunneieren skulle motta en bot på 2-10 spesidaler i tilfeller hvor lensmannen ikke ble varslet.³²⁶ Viktigheten av å varsle myndighetene ved alle funn av vrak har vært et gjentakende element i lovgivningen. Det antyder at eventuell ulovlig håndtering av vrakgods ikke bare handlet om unndragelse og tyveri, men også om manglende innberetninger.

Det andre som var endret, var de mer detaljerte bestemmelsene og formuleringene om utregning av bergingslønnen. Dette gjaldt uenigheter om avtaler mellom bergerne og kapteinen, eller ved uenigheter om fordelingen av lønnen mellom bergerne selv. I tillegg ble det beskrevet flere ulike forhold som skulle være med på å avgjøre størrelsen på bergingslønnen. Dette gikk på hvor farlig og anstrengende arbeidet var, det bergede vrakgodsets verdi og forfatning, eventuell skade på utstyr som ble brukt, og om mannskapet selv hadde vært til stede.³²⁷ Det ble samtidig lagt vekt på at kystboerne ikke skulle påtvinge sin assistanse om kapteinen ikke ønsket hjelp, og samtidig heller ikke holde tilbake hjelp for å kreve betaling. Kystboerne var fortsatt forpliktet til å yte hjelp og assistanse ved forlis,³²⁸ og mye tyder på at utregning av bergingslønn fortsatt var en mulig kilde til konflikt og uenigheter.

Det mest interessante i den nye loven, er hvordan vrakgods av *mindre* verdi ble behandlet på en helt annen måte enn alt annet vrak. Allerede i straffeloven av 1842 var det blitt bestemt at unndragelse av vrakgods av «særdeles ubetydelig» verdi kunne medføre bortfall av straff.³²⁹ Dette ble så videreført og ytterligere utdypet i 1860. Vrakgodset tilhørte fortsatt først og fremst eieren av skipet og lasten, og vrakfunnet skulle kunngjøres i avisene. Herreløst gods skulle selges på auksjon og pengene settes inn i Norges Bank. Men hvis vrakgodset ble vurdert å være

³²³ Lov om Søfarten, Stockholms Slot den 24de Marts 1860, kapittel 8, § 83 og 84

³²⁴ Lov om Søfarten 1860, kapittel 8, § 85

³²⁵ Lov om Søfarten 1860, kapittel 8, § 88

³²⁶ Lov om Søfarten 1860, kapittel 8, § 86

³²⁷ Lov om Søfarten 1860, kapittel 8, § 91

³²⁸ Lov om Søfarten 1860, kapittel 8, § 83

³²⁹ Otto B. A. Aubert, *Norsk Lovsamling for Folk paa Landet: indeholdende Love, Forordninger, rescripter, Departements-Skrivelser m.m. indtil Aaret 1875*, Christiania 1875: 270

av liten verdi, i den grad at utgifter til bergingsarbeid og kunngjøring i avisene levnet utilstrekkelig med midler til bergingslønn, kunne vrakgodset gis i sin helhet til finneren, med fritagelse for toll.³³⁰

Ettersom vrakgods av liten eller ubetydelig verdi også betydde at lensmannen kunne unnlate å innfinne seg på stedet, må det ha vært kystboerne selv som foretok selve vurderingen, med grunneieren i spissen.³³¹ Det var likevel krav om at funnet skulle meldes inn, men det var altså åpnet en mulighet for at kystboerne kunne anse vrakgods av liten verdi som sin egen eiendom, og at denne vurderingen ble gjort av dem selv. En slik vurdering av vrakgodsets verdi kan også ha vært gjeldende praksis i tiden fram mot selve lovvedtaket i 1842 og 1860, og vil bli diskutert nærmere i kapittel V.

Denne nye bestemmelsen tyder på en viss grad av tillit til kystboerne. Det er blant annet inkludert en egen formulering om kystboernes ansvar ved lensmannens fravær: «I Lensmandens Fraværelse skulle de Tilstedeværende handle efter bedste Skjønnende, saaledes som de trøste sig til at forsvare».³³² Forestillinger om kystboerne som ondsinnede vrakplyndrere, eller eventuelle erfaringer med vrakplyndring, ser ut til å være fraværende i den nye lovbestemmelsen. Juristen Sjur Brækhus har blant annet påpekt at reglene om bergingslønn tidligere bar mer preg av å skulle motvirke fristelsen til underslag av vrakgods, på linje med finnerlønn. Men i de nye bestemmelsene utover 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet var det i større grad fokus på oppmuntring til berging, og å unngå konflikter om lønn.³³³

Avslutning

Utviklingen av vraklovgivningen har vært preget av å stadfeste de skipbrudnes og skipseiernes rettigheter, kongens rett på herreløse vrak og kystboernes plikt til å utføre bergingsarbeid. Plyndring og brutal behandling av skipbrudne mennesker kunne forekomme langs kysten av Danmark-Norge, men samtidig antyder lovbestemmelsene at det kan ha vært andre problemstillinger som var mer aktuelle. Dette gjelder uenigheter om tildeling av finnerlønn og bergingslønn, misforståelser om hvilke regler som gjaldt under krigstid, og hva som skulle meldes inn til myndighetene. Men i hovedsak har vraklovgivningen vært preget av å oppfordre til inn-

³³⁰ Lov om Søfarten 1860, kapittel 8, §§89-90

³³¹ Lov om Søfarten 1860, kapittel 8, §85

³³² Lov om Søfarten 1860, kapittel 8, §85

³³³ Sjur Brækhus, *Bergning: Forelesninger over sjørett del 7*, Oslo 1968: 1

blanding i andres affærer, og å gi et visst slingringsmonn i kystboernes forståelse av lovverket, med mulighet til å innrømme eventuelle ulovligheter i etterkant. Selv om lovbestemmelsene gjennom hele perioden 1705-1820 var de samme, var det likevel slik at håndteringen av vrak ble preget av ulike forhold, slik som endringer i straffeutmålingen, krigstid og vurdering av vrakgodsets verdi.

Ved å sette et tydelig skille mellom de tre begrepene strandrett, vrakrett og forstrandsrett har vi et bedre utgangspunkt for å forstå kystboernes håndtering av vrakgods. Samtidig gir det mulighet til å tolke eventuelle etterlevninger av strandretten på Hitra og Frøya i perioden 1705-1820. Der hvor Thorbjørnsen snakker om strandretten som en nedarvet bevissthet blant kystboerne, som myndighetene stadig søkte å endre, kan det heller være fruktbart å snakke om ulike syn på forlis i fredstid og krigstid. Under Napoleonskrigene ser det ut til å være myndighetene som krevde at kystboerne oppfattet skipbrudne mennesker som mulige fiender, og at de derfor måtte endre synet på vrakgods til krigsbytte. Dette gir også en helt annen forståelse av fortellingene om falske lys, og lovbestemmelsene som skulle forhindre bruken av dem, nettopp fordi de kan knyttes til krig og uroligheter.

Den andre måten å tenke om en etterlevning av strandretten er å se det i sammenheng med et prinsipp om førstemann til mølla, som fortsatt gjorde seg gjeldende ved funn av vrak i krigstid og ved funn av vrak på sjøen. Her er det derfor et viktig poeng at kystboerne i ulik grad fikk mulighet til å foreta selvstendige vurderinger av vrakgodset. Ikke bare måtte de vurdere vrakgodset ut ifra hvor det ble funnet i landskapet, men også ut ifra den samlede verdien av det. Bergernes rett på vrakgods av mindre verdi i 1860, kom trolig som et resultat av en uformell praksis over lengre tid.

Kystboernes ulike syn på og håndtering av forlis, skipbrudne mennesker og vrakgods kan altså ha handlet om å innordne seg etter skiftende forhold ved kysten, og myndighetens endrede krav til befolkningen. Teorier om en nedarvet bevissthet om strandretten og beretninger om skurkeskikkelser fra en svunnen barbarisk tid, kan skjule en større fortelling om et tilpasningsdyktig kystsamfunn, som måtte lære å leve i det krevende kystlandskapet. I dette landskapet var ting i stadig bevegelse og kystbefolkningen kunne havne i en mellomsonne mellom rett og galt, lovlig og ulovlig. Av denne grunn vil det i neste kapittel være viktig å se det lovlige bergingsarbeidet i sammenheng med kystens som et liminalt landskap.

Kapittel IV: Vrakberging – en regelmessig uregelmessighet

Skipsforlis var i utgangspunktet uforutsigbare av natur, og hvert tilfelle kunne arte seg nokså ulikt det forrige. Et skipsvrak kunne omfatte alt fra totalvrak, hvor alt som var igjen var avbrukne trebiter og diverse gjenstander som fløt i sjøen, til flytende skip med delvis ødelagte skrog, hvor lasten kunne berges i sin helhet. Fellesnevneren var at skipet var blitt ødelagt i den grad at det ikke lot seg reparere, og både skipets bestanddeler, inventar og last måtte tas hånd om. På Hitra og Frøya var det i perioden 1705-1820 lokalbefolkningens oppgave å iverksette umiddelbar berging av skip, folk og last ved forlis. Det var et arbeid og en plikt de var pålagt fra det tidspunktet vraket ble oppdaget. Lokalbefolkningens ansvar for bergingsarbeidet var nedfelt i lovverket, men måtte i praksis tilpasses den enkelte situasjonen og årstiden.

Vrakberging var en aktivitet som foregikk under nokså spesielle forhold, og med uregelmessige mellomrom. Det mest typiske med forlis kan nettopp sies å være selve uforutsigbarheten, som kystbefolkningen, og de som drev berging, hele tiden måtte ordne seg etter. Forlisene foregikk på ulike steder til ulike tider, og som regel under svært krevende vind- og værforhold. I utgangspunktet var det ingen bergingsaktivitet på Hitra og Frøya. Det var ingen som hadde berging som fast oppgave og næringsvei. Når et forlis fant sted oppstod det i stedet en spontan og midlertidig næring, med arbeids- og ansvarsfordeling, utgifter, inntekter og varehandel. Virksomheten involverte nærmest hele lokalbefolkningen, med grunneier og den lokale kjøpmannen, samt fogden og lensmannen i distriktet. Noen av disse menneskene hadde opparbeidet seg en viss erfaring med bergingsarbeid, andre opplevde forlis for første gang. Den dansk-norske lovgivningen gjorde uansett alle ansvarlige for håndteringen av forlis og vrak, og vi kan finne en viss regelmessighet i det hele. Vrakberging kan sies å utgjøre en slags forventet uforutsigbarhet; en regelmessig uregelmessighet i kystbefolkningens daglige liv.

I omtrent hvert tilfelle av forlis ved Hitra og Frøya finner vi en kjede av handlinger initiert av et mer eller mindre tilfeldig vrakfunn. I løpet av forholdsvis kort tid ble det gitt beskjed til grunn-eieren, som hadde oppsyn med bergingsarbeidet og sørget for oppbevaring av vrakgodset. I de fleste tilfeller ble det også satt ut vakter på funnstedet. Grunneieren varslet lensmannen og fogden, og beskjed ble gitt videre til stiftamtmanden i Trondheim og sentralmyndighetene i København. Skipets eier ble kontaktet av kapteinen selv, eller via utlysninger i avisene. Når fogden ankom forlisstedet ble det gjennomført en offisiell bergingsforretning, hvor

vrakgodset ble registrert og kystboerne avhørt om mulige ulovlige forhold. Fogden førte i pennen en journal over bergingsarbeidet, som ble brukt til å beregne lønn og andre utgifter, samt utbetaling av forsikring. Deretter ble vrakgodset auksjonert vekk, eller fraktet tilbake til eieren av skipet. Vraket var nå håndtert og bergingsarbeidet ferdig.

I dette kapittelet skal vi se nærmere på hvordan det lovpålagte bergingsarbeidet foregikk i praksis, og på hvilken måte det ble en del av kystbefolkningens hverdagsliv. Bergingsaktiviteten bar trekk av regelmessig arbeid, samtidig som det representerte noe utenom det daglige arbeidet. Det var snakk om tragedier og ulykker og en form for krisehåndtering i nødsituasjon, men også håndtering av verdier og ressurser som ble gjort tilgjengelig i kystboernes nærmiljø. Bergingsarbeidet lå et sted mellom det ordinære og det ekstraordinære, i en liminal sone mellom skip og vrak, hendelse og sted, og det daglige og ikke-daglige. Vrakbergning var på den ene siden en type oppgave som lå latent i kystboernes oppgavelandskap, men som likevel ikke var en aktivitet de kunne planlegge, og på forhånd sette av tid og ressurser til. Samtidig var kystboernes hverdag allerede preget av en rekke ulike oppgaver og gjøremål gjennom året, som krevde tilpasning og ferdigheter på ulike områder, framfor spesialisering på ett felt. Vrakbergning gir oss derfor et unikt innblikk i kystboernes evne til omstilling og tilpasning, i en hverdag preget av ulike binæringer og mangesysleri.

Vrakbergning som binæring – kombinasjonsbruket ved kysten

[...] og hver Dag maae hente af Havets farlige Skjød, den føde der skal opholde et Byrdefuldt Liv;³³⁴

For å se på vrakbergning som en inntektsgivende, midlertidig næring, må vi også se det i sammenheng med kombinasjonsbruket på kysten. Innbyggerne på Hitra og Frøya drev en kombinasjon av gårdsbruk og fiske, i tillegg til andre binæringer. De var mangesyslere, som betydde at de ikke spesialiserte seg innen ett arbeidsfelt, men innehadde en rekke ferdigheter på flere ulike områder.³³⁵ Kombinasjonsbruket og mangesysleriet var mulig å gjennomføre på grunn av en arbeidsfordeling mellom kvinner og menn, hvor det gjerne var slik at kvinnene drev gårdsarbeidet, mens mennene var ute på fiske. Dette var et arbeid preget av ulike sesonger for blant annet sei- og skreifiske, våronn og høstonn. Sognepresten Peder Schvane Bang skrev

³³⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegodts vedrørende 1810 - Attest av sogneprest Tobias Brodtkorb, Dolmøy prestegård, 10. oktober 1816

³³⁵ Brit Berggreen, *Da kulturen kom til Norge*, Oslo 1989: 134

i 1780 om hvordan kvinnene på Hitra og Frøya både pløyde, sådde og høstet de små åkerflekkene og passet på dyrene på gården, mens mennene var ute på sjøen. Men han påpeker at kvinner også kunne delta i fiskeriet.³³⁶ Kvinner, var i likhet med mennene, vant til å bevege seg ute på havet. Vi finner enkelte av dem ute i skjærgården sammen med mennene på fiske og jakt, og også i full sving med å berge varer og materialer når et vrak ble funnet. En slik arbeidsfordeling gjorde kystboerne i stand til å utnytte alle muligheter for inntekter og tilgjengelige ressurser.

Samtidige beskrivelser av Hitra prestegjeld hos sognepresten Bang i 1780 og skolelærer L. J. Strand rundt 1790-1800 (som Eilert Sundt har henvist til), gir en indikasjon på at fiskeriet kunne anses mer som en hovednæring på Hitra og Frøya: «Fiskeri var deres Alt».³³⁷ Eilert Sundt mente derfor naturforholdene her førte til at næringsveiene i mindre grad ble like mangfoldige som lengre inne i fjorden. Men det betyr ikke at kystboerne her var mer spesialiserte innen ett yrke, og derfor mindre kyndige i andre typer aktiviteter. I stedet er det snakk om en spesialisering i forhold til kystboernes fremragende ferdigheter på sjøen, som var deres «rette Element»: «Saaledes har Folket tilegnet sig forskjellige Kundskaber efter de forskjellige Livsforholde, hvori det rører og bevæger sig».³³⁸ I skjærgården lå et allsidig oppgavelandskap som kystboerne visste å ta i bruk.

I Danmark har Poul Holm gått langt i å etablere vrakberging som en viktig næringsvei. Han plasserte denne virksomheten innenfor rammene av mangesysleriet og det fleksible næringsgrunnlaget til de danske kystboerne, hvor det var de mange binæringene som gjorde det mulig for menneskene å overleve ved kysten. «Der var en broget mangfoldighed af måder at overleve på ved nøjsomhed og sparsommelighed». Den mest inntektsgivende binæringen var uten tvil vrakberging, som ga enkelte samfunn som Skagen og Læsø betydelige ekstraintekter. Men vrakene var aldri til å stole på som en fast inntekt, nettopp på grunn av den usikre tilførselen. Nøkkelordet var derfor, som Holm også poengterer: fleksibilitet.³³⁹

Forholdene på Hitra og Frøya var nokså forskjellige fra forholdene ved blant annet Skagen og Læsø, spesielt med tanke på skipstrafikken og hyppigheten av forlis. Men i enkelte perioder,

³³⁶ Peder Schvane Bang, Johan G. Foss og Svein Bertil Sæther (red.), *Beskrivelse over Hitterens Præstegjeld (1780)*, Trondheim 1984: 58

³³⁷ Eilert Sundt, *Husfliden i Norge: til Arbeidets Ære og Arbeidsomhedens Pris*, Kristiania 1867: 77

³³⁸ Sundt 1867: 78

³³⁹ Holm 1991: 50

når det forekom flere forlis innenfor et avgrenset område og tidsrom, kunne bergingsarbeid utgjøre en større del av lokalbefolkningens næringsvirksomhet også her. Dette skjedde blant annet da briggen *De Trende Brødre* forliste i 1813 ved Gåsøya, da et ukjent vrak ble funnet i 1815 ved Austre Skarvflesa og briggen *The Hope* forliste i 1816 ved Vestre Skarvflesa. Her ble mange av de samme menneskene involvert i bergingsarbeidet, ved alle de tre tilfellene. Men på Hitra og Frøya var likevel bergingsarbeidet i stor grad preget av å være en aktivitet som oppstod med ujevne mellomrom, og som stadig involverte en variende gruppe mennesker.



Kart V: Kart over Vestre og Austre Skarvflesa og Gåsøya. © Kartverket

Mange av de maritime næringene kan sies å være preget av en viss grad av uregelmessighet, spesielt hvis vi sammenligner med jordbrukets mer eller mindre faste vekstsesonger. Enkelte fiskevær kunne tiltrekke seg tusenvis av fiskere i sesongene, men det var aldri gitt at fisket ville gjenta seg i samme grad til neste år. Kystboerne kunne også sanke vrakgods og rakved, og nyttiggjøre seg hvalskrotter når dette drev inn på stranden, eller tjene penger på losing når skip trengte hjelp. Flere av næringene var tilregnelige nok til at man kunne slå seg ned langs kysten, men skapte likevel usikre levekår med mulighet for både overflod og nød. Dette ble gjerne bestemt av krefter utenfor menneskelig kontroll. Hvis de ikke gikk til det drastiske steg å

forsøke å lure skip i nød, var det ikke mye bergerne kunne gjøre for å øke sjansene for inntekt ved bergingsarbeid. De måtte vente og håpe, samt ty til bønn og kanskje litt overtro. Evnen til å tolke og tilpasse seg forholdene var uansett viktigere enn evnen til å manipulere landskapet.

Havarinæringen på sørlandskysten

Bergingsvirksomheten som foregikk på Hitra og Frøya, var noe annet enn det som betegnes som havarinæringen eller havaritrafikken, som i hovedsak foregikk ved sørlandskysten. Havarinæringen dreide seg først og fremst om reparasjon av sjøskadde skip, med utgangspunkt i reparasjonsverftene, eller såkalte bradbenker. Dette var altså en type arbeid som fant sted i byer, som Stavanger, Kristiansand, Mandal og Farsund. Skip som havarerte ved Hitra og Frøya, altså som ikke ble totalskadet, ville ha blitt fraktet til enten Trondheim eller Kristiansund, til nærmeste verft. Reparasjon av skip medførte en storstilt virksomhet som ga arbeid til en rekke aktører, som havariagenter, håndverkere, handelsmenn, vertshuseiere og daglønnere. Det kunne være en svært inntektsbringende næring og ga derfor enkeltpersoner mulighet til å skaffe privilegier på å drive kran og verft, og dermed slå seg stort opp.³⁴⁰

På Hitra og Frøya forekom det førti forlis i en periode på over hundre år. Til sammenligning kom det i løpet av ca. to tiår nærmere 200 havarister inn til Stavanger (1778-1803), og hele 500 havarister til Gismerøya verft ved Mandal (1790-1815).³⁴¹ Inntektene fra de havarerte skipene kunne variere fra under 1000 riksdaler til over 13 000 riksdaler, fordelt på havariagenter og andre aktører.³⁴² Historiker Egil Harald Grude har påpekt at omtrent hele bysamfunnet ble involvert i en slik reparasjonsprosess.³⁴³ Bergingsarbeidet i bygdene kunne ikke generere like store inntekter og velstand som havarinæringen i byene. Likevel poengterer Grude at bygdefolk nærmest framsto som «entreprenører», med sin oppbygde kunnskap om å håndtere kompliserte bergingsoperasjoner.³⁴⁴

Det er først etter midten av 1800-tallet at vi ser antydninger til en virkelig organisert bergingsvirksomhet i Norge. Ballasthandler Hans Olsen i Bergen var den første i 1860-årene, deretter Bings Bjergnings- & Dykkercompagni i Oslo i 1870, og Det Nordenfjeldske Dykkerselskab i

³⁴⁰ Grude 2019: 170-171

³⁴¹ Grude 2019: 174

³⁴² Grude 2019: 178-179

³⁴³ Grude 2019: 176-177

³⁴⁴ Grude 2019: 180

Trondheim i 1871.³⁴⁵ De få eksemplene av det vi kan kalle mer spesialiserte bergere på 1600- og 1700-tallet var i hovedsak profesjonelle dykkere, som kunne livberge seg på å hente opp gjenstander fra havbunnen.³⁴⁶ Med bergingsselskapene ble det investert i folk og redskaper til å kunne utføre et mer omfattende bergingsarbeid. Men *Morgenbladets* beskrivelse av bergingsselskapenes arbeid i 1895 viser at det var mange likhetstrekk i arbeidets utførelse, med hvordan arbeidet ble utført av lokalbefolkningen på Hitra og Frøya i perioden 1705-1820:

Det er et vovsomt [vågalt] og risikabelt Arbeide, Kompaniet har, som man vil forstaa. Man kan maaske komme til at gaa lange Tider uden Arbeide, og Arbeidet kan komme Nat eller Dag; altid gjælder det at være forberedt, altid kommer Arbeidet i nye Former, under nye Omstændigheder, man kan maaske komme til at arbeide med et strandet Skib i maanedsviis, være langt paa Vei, og saa kan et Uheld eller bare lidt ondt Veir ødelegge for Tusinder, umuliggjøre ethvert videre Skridt.³⁴⁷

Bergingsselskapene, med sine store fartøy og utstyr, kunne dekke store områder langs kysten, og ta på seg flere ulike oppdrag. Havarinæringen i byene på Sørlandet kunne basere seg på et stort antall havarier ettersom de lå ved inn- og utfarten til Østersjøen. Her kan vi derfor snakke om en spesialisering basert på berging av skip og vrakgods. På Hitra og Frøya var ikke skips-trafikken like stor som sør i landet, og som derfor påvirket antall forlis i nærområdet. Reparasjon av havarerte skip og berging av vrakgods kunne derfor aldri bli en fast næring her. Derfor er det interessant å se hvordan vrakbergning som aktivitet utfoldet seg på et sted som Hitra og Frøya, hvor det var lokalbefolkningen som måtte utføre det risikable arbeidet.

Vraket blir oppdaget – omstilling i aktivitet

Å speide ut mot havet og oppholde seg på stranden etter en natt med dårlig vær var en del av den norske kystkulturen. Været ble hele tiden tolket i forhold til vind- og seilingsforhold, mulighet for fiske og tilgang på ressurser langs kysten. Hver gang vinden sto mot land kunne drivved samles ved strandkanten, og visse områder var kjente rakfjærer og opphopnings-lokaliteter. Kystbefolkningen må derfor hele tiden ha vært oppmerksomme når de beveget seg i dette landskapet. Funn av avbrukne plankebiter i sjøen, eller tøyfyller liggende blant tangen innmed land, kunne vise seg å avdekke grufulle tragedier, men også nye muligheter for lokal-samfunnet. Et slik funn utløste det som ble en midlertidig, men svært hektisk virksomhet for kystboerne i nærområdet.

³⁴⁵ Thorbjørnsen 1929: 225-226

³⁴⁶ Frode Fyllingsnes, *Furet værbitt over vannet: fra reformasjonen til 1800*, Karmøy 2004: 122

³⁴⁷ Det norske Bjerjnings- og Dykkerkompani, i *Morgenbladet*, årg. 77, nr. 576, Christiania 15. oktober 1895

Sentrum for mye av virksomheten på Hitra og Frøya i perioden 1705-1820 lå ute i skjærgården, med fiskevær, handelssteder og kirker plassert ute på de mindre øyene. Forlisene som fant sted her, kunne ende opp nærmest bokstavelig talt på dørterskelen hos øyboerne. I 1813 kunne Ole Olsen, som bodde på Gåsøya nord for Frøya, fortelle at da han:

havde staaet af sin Sæng og kom uden for Døren, saae han Søer eller Sydvæst fra Gaasøens Huus et Skib at ligge hældende til Landet, som han altsaa skiønnede havde taget Skade i det om Natten værende stormende Vejr.³⁴⁸

Den daglige aktiviteten på Hitra og Frøya foregikk altså i stor grad ute på sjøen og blant de mange øyene og holmene i området. Det var der kystboerne drev fiske og seljakt, det var der de hentet egg og dun fra ærfugl og fôr til dyrene, det var der transport- og kommunikasjonsmulighetene lå, og det var også der forlisene fant sted og vrakene ble funnet. Kystboernes hverdagsliv var preget av ulike oppgaver og sesongbasert arbeid. Men funn av vrak krevde likevel en noe mer brå omstilling, hvor finneren og store deler av lokalbefolkningen fikk helt nye oppgaver å utføre.

Da handelsskipet *St. Johannes* forliste i 1741, ble vraket funnet av to menn og en kvinne som var ute på seljakt for handelsmann Peder Koch på Sula.³⁴⁹ Deres oppgaver og forståelse av landskapet de bevegde seg i var knyttet til selens bevegelser mellom øyene. Men da de oppdaget skipsvraket sto de overfor et helt annet oppgavelandskap. Nå måtte de forholde seg til andre plikter, aktiviteter og problemstillinger, som krevde en annen bruk og forståelse av både omgivelser og redskaper. Nå var det vrakets plassering og vrakrestenes bevegelse i sjøen som satte rammene for deres aktivitet.

³⁴⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *De Trende Brødre* på Sula, 30. april til 12. mai 1813

³⁴⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *St. Johannes* av Johan Ruberg på Sula, 4. desember 1741 til 3. mars 1742



Kart VI: Kart over Sula. © Kartverket

En slik brå omstilling av aktiviteter i lokalsamfunnet henger sammen med overgangen fra skip til vrak. Skipet gikk fra å være et fungerende fartøy og en del av et mobilt handels- og sjøfartnettverk, til å bli bundet til et fast sted langs kysten som vrak. Dette stedet ble nå utgangspunkt for en omfattende bergingsvirksomhet og ressursanking, samt videreformidling av muntlige fortellinger, og kunne bli en attraksjon i nærmiljøet lenge etter selve ulykken. Det som opprinnelig kan ha vært et sted av liten interesse for fiskeriet, eller et sted man holdt seg unna på grunn av farlige strømmer og blindskjær, ble nå et sted av stor interesse og med helt andre muligheter enn tidligere. Men dette potensialet lå samtidig hele tiden latent i kystlandskapet, hvor funn av vrak fungerte som selve katalysatoren. Finnerne, uansett hvem de var, ble nå de første av flere aktører i den påfølgende bergingsvirksomheten.

Grunneier og hovedberger

Finnerens viktigste oppgave var å melde fra om vraket. Dette ble som regel gjort via eieren av forlisstedet, som sendte beskjed videre til fogd og lensmann. Grunneieren hadde det praktiske ansvaret for bergingsarbeidet i de tilfeller hvor kaptein og mannskap omkom. Han var gjerne den som ansatte bergingsfolk og hadde oppsyn med virksomheten fram til fogd eller lensmann ankom. Grunneieren ble betegnet som «hovedberger» eller «formann» for arbeidet i bergingsjournalene, en rolle han innehadde både før og etter fogd og lensmann ankom stedet. Hans håndtering av situasjonen kunne få mye å si for hvordan bergingsarbeidet ble utført videre.

Selv om de mange øyene utenfor Hitra og Frøya skiftet eierskap flere ganger gjennom perioden 1705-1820, ser vi i hovedsak en grov inndeling i området med Sula, Mausund og Rottingen under Koch-familiens eierskap, øygruppen Froan under Borthen-slekten, Parelius-slekten på Hopsjøen, Dons og Seehuus på Rørøya, Riiber på Vikan, og Bernhoft på Titran. Disse handelsstedene og fiskeværene ble selve knutepunktet i bergingsarbeidet, hvorfra hele virksomheten ble koordinert.



Kart VII: Kart over handelssteder på Hitra og Frøya. © Kartverket

Ettersom flere av forlisene foregikk i området rundt Sula og Mausund, ble Koch-familien svært ofte involvert i forlis og bergingsarbeid. Bare i en tyveårsperiode (1796-1816) var brødrene Johan Peter og Peter Andreas Koch involvert i minst seksten ulike tilfeller av forlis. Koch-brødrene må derfor ha oppnådd en viss grad av erfaring gjennom alt arbeidet knyttet til håndtering av vrak. Likevel ble usikkerhet og misforståelser stadig nøkkelbegrep ved grunn-eiernes håndtering av den enkelte situasjonen.

Da et ukjent skip ble funnet ved skjæret Austre Skarvflesa i 1815, ble Koch-brødrene varslet av lokalbefolkningen. Tre menn hadde oppdaget vraket mens de var ute på fiske. Det ble søkt etter levende folk, vraket ble fortøyd, og vrakgods ble berget og samlet på Rottingen. Arbeidet ble gjennomført på samme måte som ved tidligere anledninger, men denne gangen ble det ikke gitt

beskjed til fogd og lensmann. Ifølge lensmannen forklarte Koch-brødrene at det var fordi «det var saa ubetydelig at Koste expræse til mig [lensmannen]». De anså altså vrakgodset av så ubetydelig verdi at det ikke skulle være nødvendig å påkoste sendebud til ham. Men funn av vrak var en hendelse som fort ble et samtaleemne på øyene, og lensmannen fanget opp rykter om det som hadde skjedd. Han ga derfor klar beskjed om at alt av vrak skulle meldes til ham, uansett hvor ubetydelig det måtte være, for selv «om det ikke har funtes mere end en Stok saa har det Strax bleven anmeldt» til ham.³⁵⁰

Fogden og lensmannen, som fogdens medhjelper, hadde også en egeninteresse av vrakene, ettersom vrak var en del av fogderegnskapet og inntektsgrunnlaget. Derfor var de opptatt av å få registrert absolutt alle vrakfunn i distriktet. Ved diverse funn av vrakgods i perioden 1808-1811 finner vi alt fra furubjelker og skipsjoller, som ble funnet enkeltvis og innmeldt til fogden.³⁵¹ Men det er også grunn til å tro at omhyggelige registreringer av mindre vrakfunn kunne bli oppfattet like invaderende som oppkreving av skatter og avgifter, og dermed medførte en viss motstand og uvilje blant lokalbefolkningen.

I 1815 presiserte lensmannen at det i hvert fall ikke var Koch-brødrenes ansvar å spare unødvendige utgifter ved å holde tilbake informasjon: «da det var vel ikke deres Eiendom, og ikke gik paa deres Bekostning».³⁵² Derfor blir det et interessant spørsmål om Koch-brødrene virkelig ikke visste at de var pliktig til å melde fra om alle vrakfunn, etter en såpass lang fartstid som hovedbergere. Alternativt kunne de ha opparbeidet seg nok kunnskap til å vite hvor det var mulig å tøyte grensene i kontakten med lensmannen og de dansk-norske embetsmennene. Men de varierende forholdene som preget hvert enkelt tilfelle av forlis, også rundt Sula-området, kan uansett ha vært med på å skape rom for uenighet og misforståelser.

Tilfellet i 1815 var ikke den eneste gangen grunneiere måtte irettesettes fordi de ikke hadde varslet om funn av vrak. Ved forliset av handelsskipet *Rebecca* i 1817, skal eieren av øygruppen Froan heller ikke ha vært klar over at han hadde plikt til å varsle tollvesenet. Tollkammeret sendte derfor brev til fogden og ba han om å gjøre kjent tollforordningen av 1797 i sitt embets-

³⁵⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Brev til fogden Ole Bye fra lensmann Jens Jensen, Stadsvika 28. april 1815

³⁵¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869, Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Vrakgods 1809-1811, Brev til fogden Christen Gram fra lensmann Jens Jensen, Stadsvika 23. oktober 1811 og Brev fra H. Borthen til fogden Christen Gram, Froan 14. april 1810

³⁵² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Brev til fogden Ole Bye fra lensmann Jens Jensen, Stadsvika 28. april 1815

distrikt, slik at ingen igjen kunne «unskylde sig med med [sic] Uvidenhet om dette Lovsted, om Tilfældet oftere møder».³⁵³ Selv om vi går ut ifra at kystbefolkningen hadde en viss oversikt over gjeldende lovverk, kunne de likevel møte på en rekke tvilstilfeller i praksis. I det store og hele ser grunneierne ut til å ha hatt en forholdsvis god kontroll over det ansvaret de ble pålagt hver gang et vrak ble funnet på deres eiendom. Men usikkerhet, misforståelser og uenigheter kunne likevel prege bergingsvirksomheten på flere ulike måter. En slik usikkerhet ser ut til å ha åpnet for et visst slingringsmonn i lokalbefolkningens håndtering av vrak.

«Aapenbare søe» og forstrandsrett - vrakets plassering i den liminale sonen

En av årsakene til at vi finner det jeg vil betegne som et slingringsmonn i håndteringen av skipsvrak, baserer seg på de mange uklare og flytende grensene i kystlandskapet. Nettopp dette er grunnen til at Rob Shields valgte å betegne stranden som en liminal sone, i tillegg til at den ligger i et mer uavklart forhold til de kontrollerte og siviliserte stedene i samfunnet, spesielt med tanke på tydelige eiendomsgrenser.³⁵⁴ Vrakets plassering i en slik liminal sone kunne by på problemer, spesielt i den første og mest hektiske fasen av bergingsarbeidet. Dette gjaldt blant annet kravet om finnerlønn og avklaringen om hvem som eide forlisstedet, og som skulle fungere som hovedberger ved det videre arbeidet. Dette var en problemstilling som også ble komplisert fordi forliset ikke nødvendigvis foregikk på ett spesifikt sted. Skipet kunne grunnstøte eller påføre seg skade i ett område, og drive videre til et annet. Men det var likevel av avgjørende betydning om skipet først ble funnet ute på åpent hav, eller på det ene skjæret framfor det andre.

Som nevnt i kapittel III fikk vrakets plassering i landskapet betydning for utregningen av finnerlønnen. I de tilfeller hvor vraket ble funnet ved land, altså ved en av de mange øyene i området, var det ikke snakk om finnerlønn. Men når vraket ble oppdaget lengre vekk fra land, hadde finneren krav på deler av vrakgodsets verdi etter at utgiftene for bergingsarbeidet var trukket fra. Foruten lønn for diverse bergingsarbeid, ble dette den eneste måten kystboerne lovlig kunne få inntekter fra skipsforlis. Plasseringen av vraket i kystlandskapet ble derfor viktig å få avklart for finneren, spesielt ved tidspunktet da det først ble oppdaget.

³⁵³ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegoods vedrørende 1790-1817, Brev til fogden Ole Bye fra tollkammeret i Trondheim, 12. mars 1818

³⁵⁴ Shields 1991: 84

I 1716 ble vraket av *Jomfru Maria* funnet i det åpne hav utenfor Mausund. Eieren av Mausund, Jørgen Claussøn (Parelius), sammen med 24 bergere, krevde derfor finnerlønn:

Seigr Jørgen Clausøn paa egen og samtlige Biærgeres veigne paastod, som de har funden og biærged dette lille vrags gods udj yderste fald og skiær, ja udj det vilde haf, $\frac{3}{4}$ miil³⁵⁵ fra Mousund øerne, med største Lifs fahre, der rætten vel veed, de da maatte forundes dend halfve part der af efter loven.³⁵⁶

Jørgen Claussøn og de andre finnerne visste tydelig hva de hadde krav på, og ble i dette tilfellet innvilget halvparten av vrakgodsets verdi, etter at omkostningene var betalt. Auksjonen over vrakgodset innbragte 226 riksdaler, men utgiftene for bergingsarbeidet ble på overkant av 210 riksdaler. Derfor fikk finnerne 7 riksdaler og 76 skilling på deling, som ble utbetalt i form av vrakgods fra skipet.³⁵⁷ Til sammenligning var en melkeku verd 3 riksdaler i 1716, og en stor båt med seil kunne være verd rundt 10 riksdaler.³⁵⁸ Denne finnerlønnen kom altså i tillegg til lønn for selve bergingsarbeidet.

Eieren av Froan hadde et helt annet utgangspunkt for sin involvering i bergingsvirksomheten, enn både finnere av vrak og andre grunneiere på øyene. Fra 1694 hadde han, som den eneste i Norge på det tidspunktet, såkalt forstrandsrett, som betydde at han hadde rett på alt herreløst vrak innenfor sitt område.³⁵⁹ For ham handlet vrakets plassering i kystlandskapet ikke bare om krav på finnerlønn eller mulighet for inntekter som hovedberger, men også om direkte inntekt fra vrak. Men ettersom området rundt Frøya består av mer enn 5400 holmer og skjær, kunne det oppstå uenigheter og konflikter om fordelingen av dem blant grunneierne i området.³⁶⁰ Dette kom best til uttrykk nettopp når det ble spørsmål om forstrandsrettens utstrekning.

³⁵⁵ Norsk sjømil før 1875 tilsvarte 7435 meter. $\frac{3}{4}$ mil tilsvarte derfor ca. 5 $\frac{1}{2}$ km.

³⁵⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 5 – «Jomfru Maria» fra Holland, skipper Peter Klein, på vei fra Arkhangelsk, forlist utenfor Mausund på Hitra i November 1716-, Bergingsforretning etter *Jomfru Maria* av Niels Cimber på Mausund, 1-8. desember 1716

³⁵⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 5 – «Jomfru Maria» fra Holland, skipper Peter Klein, på vei fra Arkhangelsk, forlist utenfor Mausund på Hitra i November 1716-, Spesifikasjon over vrakgods fra *Jomfru Maria* av Niels Cimber, 19. januar 1717

³⁵⁸ «Digitalarkivet.no, SAT, Fosen sorenskriveri, 3A/L0004 Skifteprotokoll 1711-1717, s. 210b», <<https://www.digitalarkivet.no/sk20090205610528>>

³⁵⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 5 – «Jomfru Maria» fra Holland, skipper Peter Klein, på vei fra Arkhangelsk, forlist utenfor Mausund på Hitra i November 1716-, Kopi av skjøte over Froan av kong Christian V til stiftamtman Hans Kaas, 12. mai 1694

³⁶⁰ «froya.kommune.no, Om Frøya kommune», <<https://www.froya.kommune.no/tjenester/ny-pa-froya/fakta-om-froya/>>, Frode Larsen, 25. juni 2020, aksessert 15.01.2021

Ved samme anledning som det ble viktig for Jørgen Claussøn å stadfeste at vraket av *Jomfru Maria* ble funnet i åpen sjø, ble det også et spørsmål om eierforholdet til fiskeværet Mausund. Forstrandseieren på Froan hevdet på dette tidspunktet at både Mausund, Sula, Kya og Titran lå under Froan, og derfor var underlagt hans forstrandsrett.³⁶¹ Men fogden avviste dette, og kunne legge fram skjøter på at blant annet Mausund tilhørte finneren Jørgen Claussøn.³⁶² Ettersom forstrandsretten ble gitt til eieren av Froan bare 22 år tidligere, er det mulig at situasjonen rundt forliset av *Jomfru Maria* i 1716 var første gang forstrandsrettens utstrekning ble testet i praksis. Men selv om fogden kunne dokumentere andre eiere av de ulike fiskeværene, var ikke dette siste gang forstrandsretten ble et tema.

Da handelsskipet *Aurora* forliste ved skjæret Austre Skarvflesa i 1763 ble det nok en gang uenigheter mellom eieren av Froan og Mausund. Eieren av Froan, Cornelius Busch, hevdet at skjæret var hans, mens Rasmus Parelius hevdet det lå under hans eiendom Mausund. Parelius henviste i denne sammenheng til uenigheter angående skjæret, som lå enda lengre tilbake i tid. Den tidligere eieren av Froan hadde bygd et hus på skjæret, som ble revet av Mausunds tidligere eier. Dette hevdet han 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 fleste af de tilstæde værende, tilstod og, at østre Scharvflitsen, stædse har tilhørt, og endnu tilhører gaarden Mausund».³⁶³ Uenigheten mellom de to grunneierne gir et innblikk i hvilke argumenter som lå til grunn for å hevde et slik eierskap, og som nettopp forholder seg til stranden og skjærgården som en liminal sone hvor eiendomsforhold ikke var like lett å avklare.

Handelsmannen Otto Beyer fra Trondheim hevdet på vegne av sin svoger Busch at skjæret tilhørte Froan. Han benyttet seg av argumenter basert på topografi da han mente det var større grunn til at skjæret skulle tilhøre Froan enn Mausund. Skjæret var knyttet til Froan via grunner

³⁶¹ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 5 – «Jomfru Maria» fra Holland, skipper Peter Klein, på vei fra Arkhangelsk, forlist utenfor Mausund på Hitra i November 1716-, Brev fra Oluf Holch til stiftamtman Iver von Ahnen, Trondheim 25. februar 1717

³⁶² Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 5 – «Jomfru Maria» fra Holland, skipper Peter Klein, på vei fra Arkhangelsk, forlist utenfor Mausund på Hitra i November 1716-, Brev fra fogden Niels Cimber til stiftamtman Iver von Ahnen, Fremstad 11. juni 1717

³⁶³ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Aurora* av Johan Ruberg på Mausund, 2-14. november 1763

og skjær, mens det mellom Skarvflesa³⁶⁴ og Mausund var åpent og dypt hav. Parelius på sin side brukte argumentet om at skjæret lå en halv mil³⁶⁵ unna Mausund, og tre fjerdedels mil unna Gjæsingen og Froan. Men Beyer poengterte til slutt at skjæret lå nesten i «det vilde hav» og var derfor av ingen annen nytte til eieren, enn gjennom retten på vrak. Siden dette var en rett bare Busch hadde krav på gjennom forstrandsretten, så mente han at Parelius ikke hadde grunnlag for å hevde eierskap til skjæret. Han skrev derfor at:

saa Synes det ald fortydeligen at intet uden avindsyghed [misunnelighet] kan drieve folch til at fra vende sin næste, det de ey Self kand gjøre sig nytte af, men er dend anden til ulige Støre fordeel.

Beyer la seg samtidig over på en mer diplomatisk linje, og hevdet at de både kunne sikre at Busch fikk opprettholde forstrandrettigheten på skjæret, samtidig som:

vores fælles Venn Seigr Parely icke fornermes eller mister noget derved, men tillades gjerne at bierge og gjøre sig ald dend lovlige fortieniste hand ‘/, thi høyere kand hand Jo iche gaae, om End og Scharv flessen var hans Eiendom ‘/,

Beyer påpekte altså at denne disputten aldri kunne ende med å profitte Parelius, men i stedet risikere å skade Buschs rettigheter betydelig.³⁶⁶

Nytteverdien av skjæret i form av vrakrett, avstanden i luftlinje, og skjærets tilknytning til andre bebodde øyer via grunner og skjær, ble alle brukt som argumenter i diskusjonen om dets eierskap. Men ingen av dem ser ut til å ha blitt tillagt noen avgjørende vekt. Det kommer heller ikke tydelig fram i kildematerialet hva som egentlig ble konklusjonen, men det ser ut til at Austre Skarvflesa ble ansett å ligge under Mausund. Det viste seg også senere at mannskapet på *Aurora* hadde gått i livbåtene og overlevd, så det ble uansett ikke snakk om noe «herreløst vrak» som forstrandseieren hadde krav på. I stedet ble resultatet et svært uoversiktlig bergingsarbeid i de første dagene, preget av uenighetene mellom grunneierne.

³⁶⁴ Beyer bruker konstant begrepet Skarvflesa og ikke Austre Skarvflesa. Dette er i utgangspunktet to ulike skjær, hvor Skarvflesa ligger nærmere 9 km nord for Austre og Vestre Skarvflesa. Ettersom Parelius veksler mellom bruken av Skarvflesa og Austre Skarvflesa, og påpeker at det aktuelle skjæret ligger nærmere Mausund enn Gjæsingen, er det mest sannsynlig at det er Austre Skarvflesa de snakker om, og at det ikke er en forveksling av de to.

³⁶⁵ 1 sjømil = 7435 meter.

³⁶⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev fra Otto Beyer til fogden Johan Ruberg, Trondheim 9. november 1763

I begge disse tilfellene – *Jomfru Maria* i 1716 og *Aurora* i 1763 – var det altså spørsmålet om eierskapet til konkrete øyer og skjær som skapte problemer i forhold til forståelsen av forstrandsrettens utstrekning. Det er derfor interessant hvordan dette ser ut til å være problemstillinger som først gjorde seg gjeldende ved funn av vrak. Andre typer aktiviteter som fant sted i de samme områdene kan altså ikke ha vært like avhengig av en tydelig inndeling av privat eiendom eller bruksrett ute i skjærgården. Det eneste unntaket ser ut til å være de få tilfellene hvor det ble satt opp hus på ubebodde øyer og holmer. Funn av vrak kunne altså medføre en brå omveltning i kystboernes hverdagsliv, fordi det skapte nye problemstillinger i forhold til deres tilegnelse og forståelse av landskapet.

Da vraket av en hollandsk hvalfangstskute ble funnet i sjøen utenfor Froan i 1730, ble det igjen et spørsmål om vrakets plassering. I dette tilfellet handlet det om vrakets *bevegelse* i landskapet, og om det var påvirket av mennesker eller naturkrefter. Finnerne hevdet at de hadde funnet vraket i sjøen et stykke utenfor Froan. Da de forsøkte å slepe det til land mistet de kontroll over skipet, som endte med å drive med strømmen til Frøya, like ved Rottingen. Eierne av Froan hevdet derimot at finnerne bevisst hadde buksert (slept) skipet til Frøya. Han mente derfor vrakfunnet måtte knyttes til Froan, og la krav på det som en del av forstrandsretten. Det hele endte i en ekstrarett på Hitra i 1731, hvor forstrandseieren til slutt tapte kravet. Bergerne hevdet det var naturkreftene som medførte at skipet endte opp på Frøya, og dette ble det vanskelig å argumentere mot.³⁶⁷

Personen som først oppdaget vraket av hvalfangstskuten hadde vært ute på fiske, og hadde altså i likhet med finnerne av *St. Johannes* i 1741, et helt annet oppgavelandskap foran seg i det vraket ble funnet. Men i 1730 får vi et tydeligere bilde av hvordan det å være på utkikk etter vrak også var en del av fiskernes oppgavelandskap, selv *før* de visste at et forlis hadde funnet sted. Da en del av fiskerne hadde reist hjem for å hente mer proviant, ble én mann værende igjen ute i øyene. Han fikk i oppgave å holde oppsyn med:

enten om nogen Mand kunde befindes paa de u-lauglige tider og Stæder at gjøre Skade udj de fredlyste vejderjer [jaktområder], Eller om noget vrag schulle forre falde, da at gifve Fro Ørenis Ejer det Strax till Kiende,³⁶⁸

³⁶⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, Mappe nr. 7 – Et strandet grønlandsk skip på Hitra 1730-, Notis av Christian Schøller, 8. mars 1731

³⁶⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, Mappe nr. 7 – Et strandet grønlandsk skip på Hitra 1730-, Notis av Christian Schøller, 8. mars 1731

Fiskerne var altså fullt klar over forstrandseierens interesser i vrak når de oppholdt seg i området rundt Froan. Nettopp derfor ble de beskyldt for å trosse hans rett på vraket, da han mente de ikke hadde gjort nok for å prøve å fortøye skipet der det først ble funnet. Finnerne av vraket bodde selv på fastlands-Frøya, og kan ha hatt interesse av å føre skipet dit. Men å argumentere om vrakets plassering i et landskap hvor det var naturkreftene som rådde, viste seg i flere tilfeller å bli en umulig oppgave.

Flere ganger i løpet av 1700-tallet finner vi eksempler på at de geografiske grensene for forstrandsretten forble uavklart, fram til det tidspunktet det måtte håndteres i forbindelse med funn av vrak. Privat eiendom, bruksrettigheter, allmenninger, forstrandsretter og gamle rettigheter fra «Arrilds tiid [fra eldre tider]»,³⁶⁹ 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 og kystområdet som en liminal sone – et flyktig grenselandskap – var med på å sette bergingsvirksomheten inn i en helt spesiell kontekst, med stadig varierende omstendigheter og vilkår.

Fra oppdagelse til full bergingsvirksomhet – den liminale fasen

Tiden det tok fra vraket ble oppdaget, og fram til fogd og lensmann ankom forlisstedet, ble en spesielt interessant periode i bergingsprosessen. Dette var en tid preget av mye usikkerhet rundt skipets identitet og mannskapets skjebne. Uværet som hadde forårsaket forliset kunne vare i flere uker og skape store problemer for arbeidet. Kystboerne måtte få båtene ut på sjøen for å kunne reise til fogden, og samtidig prøve å fortøye vraket, berge vrakgods, og holde vakt ved vrakstedet, både for å hindre tyveri og at vraket ble tatt av stormen. Det var en hektisk periode hvor kystboerne ennå ikke hadde full oversikt over situasjonen. Bergerne var under kommando av grunneieren fram til enten skipets kaptein, lensmannen eller fogden ankom. Men det kunne gjerne ta tid før disse kom seg ut til de ytterste øyene på Hitra og Frøya. I enkelte tilfeller ble det for fogdens vedkommende snakk om et par uker. For kapteinen kunne det ta enda lengre tid hvis mannskapet hadde gått i livbåten før selve ulykken. I slike tilfeller kunne de ende opp et helt annet sted på kysten, og måtte enten lete etter skipet selv eller etterlyse det i avisene.

³⁶⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 5 – «Jomfru Maria» fra Holland, skipper Peter Klein, på vei fra Arkhangelsk, forlist utenfor Mausund på Hitra i November 1716-, Brev fra auksjonsdirektør Svend Busch, Trondheim 14. juli 1705

I denne perioden, fram til fogd, lensmann eller kaptein ankom, gjennomgikk skipet selve overgangen fra skip til vrak, og dets endelige skjebne og tilstand ble avgjort. En slik overgang vil bety at skipet i en periode ble værende i et slags mellomstadium – en overgangsfase – fordi det gikk fra å være noe til å bli noe annet. Det er denne overgangsperioden vi kan kalle den liminale fasen. Liminalfasen utgjør altså det stadiet hvor noe har opphørt å være klassifisert som noe, og dermed blitt adskilt fra visse kulturelle betingelser, men ennå ikke har blitt klassifisert på nytt, og ennå ikke integrert i det nye.³⁷⁰ Den liminale fasen utgjør derfor en midlertidig overgangstilstand, utenfor eller på siden av den vanlige tilværelsen.³⁷¹

Håndtering og berging av vrak kan nettopp tolkes som en aktivitet som foregikk på siden av den vanlige tilværelsen. I norsk litteratur har forlis som hendelse gjerne blitt framstilt som noe som foregikk *helt* utenom det normale og hverdagslige, og som derfor representerte noe helt ekstraordinært i kystboernes liv. Men samtidig er også flere forfattere inne på hvordan forlis kunne forekomme nokså hyppig i seilskutetiden, og at kystboernes håndtering av vrak på en eller annen måte hang sammen med dagliglivet ved kysten. Det som i utgangspunktet virker som et paradoks – vrakberging som en del av kystboernes hverdagsliv *og* som en ekstraordinær hendelse i kystsamfunnet – gir i stedet et unikt innblikk i en tilværelse preget av nettopp stadige tilpasninger og overganger.

Liminalitetsbegrepet kan i denne sammenheng være med på å framheve den ekstraordinære situasjonen som et forlis utløste, samtidig som det indikerer at det hang sammen med kystboernes daglige liv. Berging av vrak skapte et brudd med daglige aktiviteter, eller i hvert fall medførte visse endringer, men utgjorde samtidig en forlengelse av den eksisterende virksomheten. For i den liminale fasen av bergingsarbeidet var både skipet og lokalbefolkningen adskilt fra de kulturelle betingelsene som de opprinnelig opererte under, og de måtte finne ut av hvilke betingelser som ville gjelde for det nye tilfellet som hadde oppstått. Dette gjaldt blant annet avklaringer om hvem som eide skipet og lasten, hvem som hadde øverste autoritet på forlisstedet, og hvem som var pålagt eller hadde mulighet til å berge vrakgodset mot betaling. Det gjaldt også vrakets tilstand og vurderinger av hva som kunne berges og hvordan. Kystboerne måtte derfor prøve å tolke situasjonen fortløpende, og innordne seg deretter.

³⁷⁰ Gennep 1999: 26

³⁷¹ Gennep 1999: 12

Bergingsarbeidet måtte i alle tilfeller iverksettes med en gang vraket ble oppdaget, for å hindre at det forsvant for dem eller ble enda mer ødelagt. Beskrivelsene av kystboernes handlinger i de første dagene tyder på at de hadde en forholdsvis god forståelse for hva som var forventet av dem, og hvordan de skulle løse ulike problemstillinger. De må derfor ha handlet ut ifra visse internaliserte forestillinger om hvordan slike uregelmessige begivenheter skulle håndteres. Men det var ikke snakk om forberedelser og planlegging, men om evne til omstilling og kreativitet.

I den liminale fasen kunne i større grad de etablerte betingelsene utfordres av ukonvensjonelle løsninger. Victor Turner mente den liminale fasen var en periode preget av kreativt kaos, hvor nye løsninger erstattet konvensjonelle metoder, som ikke lenger strakk til.³⁷² Ettersom bergingsvirksomheten ikke var en fast næring på Hitra og Frøya, var det heller ingen som kunne investere i redskap og utstyr som var tilpasset oppgavene. Det var de samme fartøyene de brukte til fiske og transport som ble brukt til å buksere vrakene, eller å legge inntil skipet i uværet. Det var ordinære båtshaker og økser som ble brukt til å berge vrakgods og slå løs større deler av skroget og mastene, og det var deres egne tau som ble brukt til å fortøye vraket. I flere tilfeller ble også utstyr fra skipsvraket brukt på nye måter for å kunne utføre bergingsarbeidet på best mulig måte. Erfaringene fra en mangesidig utnyttning av kystlandskapet og det lokale ressursgrunnlaget ser ut til å ha gjort kystboerne godt forberedt på det krevende arbeidet. Det var derfor kystboernes kreativitet og evne til å handle raskt som avgjorde hvor mye av skipet og lasten som kunne berges.

Samtidig vil kystboerne også hatt mulighet til å opparbeide seg kunnskap og en viss erfaring om håndtering av vrak, som kunne overføres på samme måte som kunnskap om metoder for blant annet fiske og jakt. Som nevnt i kapittel II, påpekte Gunnar Solum i sin beskrivelse av nordlandskysten at det å berge våte og blytunge mennesker opp av sjøen var en svært tung og krevende oppgave. I følge muntlige beretninger skal kystboerne derfor ha utviklet en slags øvelse i å berge folk opp av vannet, ved å kaste tønner på sjøen og plukke de opp igjen.³⁷³ Da handelsskipet *St. Johannes* forliste nord for Frøya i 1741 finner vi beskrivelser av hvordan bergerne helte tran over vannet, for å kunne lete etter vrakgods på havbunnen i den urolige sjøen.³⁷⁴ Å bruke tran på denne måten skal ha vært gammel kunnskap, som også ble brukt for å

³⁷² Gennep 1999: 16-17

³⁷³ Solum 1993: 47-48

³⁷⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *St. Johannes* av Johan Ruberg på Sula, 4. desember 1741 til 3. mars 1742

berge sjøfolk opp av vannet.³⁷⁵ Det var altså ikke snakk om spesialisering, men en blanding av kreativitet og nytenking, sammen med ferdigheter og erfaringer, som gjorde kystboerne i stand til å håndtere en såpass krevende oppgave i fellesskap.

Vrakberging var en kollektiv handling, og handlet ikke bare om den enkeltes egenskaper, men om kystsamfunnet som et fellesskap hvor omtrent alle deltok, inklusive kvinner og barn, fattige og rike. Disse kunne, og skulle ifølge loven, forsøke å berge vraket og lasten med en gang. Det betyr altså at vrakberging var en type arbeid som delvis ble gjennomført uten en fordeling av ansvar ovenfra, men hvor kystbefolkningen likevel ser ut til å ha en forholdsvis god forståelse for hva de skulle gjøre, og hva dette arbeidet var verd. Allmuens forhold til grunneierne ser også ut til å ha medført en tydelig forståelse for grunneierens rolle som hovedberger og formann, og han ble i de fleste tilfeller kontaktet raskt. Men så lenge skipsmannskapets skjebne var ukjent, forble premissene for bergingsarbeidet nokså uavklart.

Ansvarsfordeling – kapteinen og mannskapets skjebne

Et viktig argument for at perioden fra vraket ble oppdaget til kapteinen eventuelt ankom utgjorde en liminal fase, er den usikre ansvarsfordelingen. Varierende forhold kunne sette ulike begrensninger og gjøre omstendighetene rundt bergingsarbeidet uklare. Enkelte forhold kunne bare avklares av skipets eier eller de dansk-norske myndighetene, men det kunne ta tid før noen av disse dukket opp. Fram til da var kystboerne i hovedsak overlatt til seg selv, i en overgangs-fase preget av en varierende grad av usikkerhet og løsere definerte roller og oppgaver.

I situasjoner hvor kapteinen overlevde, og var til stede ved vraket med en gang, ble liminalfasen mye kortere. Skipet gjennomgikk en overgang fra skip til vrak, men ansvaret for skip og last forble hele tiden under kapteinens kontroll. Han kunne derfor inngå avtaler om berging og lønn med lokalbefolkningen eller benytte skipsmannskapet som arbeidskraft, og han kunne opprette kontakt med skipets eier. Men i de mange tilfellene på Hitra og Frøya hvor kapteinen omkom, eller ikke var til stede ved forlistedet da vraket ble oppdaget, kunne situasjonen forbli uavklart i lengre tid. Skipsmannskapets skjebne fikk derfor stor betydning for bergingsprosessen. Men bergingsarbeidet måtte uansett iverksettes umiddelbart, og derfor ofte før mannskapets skjebne var blitt kjent.

³⁷⁵ «apollon.no, Oljeflak driver raskere enn vann», <<https://www.apollon.uio.no/artikler/2005/oljeflak.html>>, Yngve Vogt, 1. februar 2012, aksessert 05.02.2021

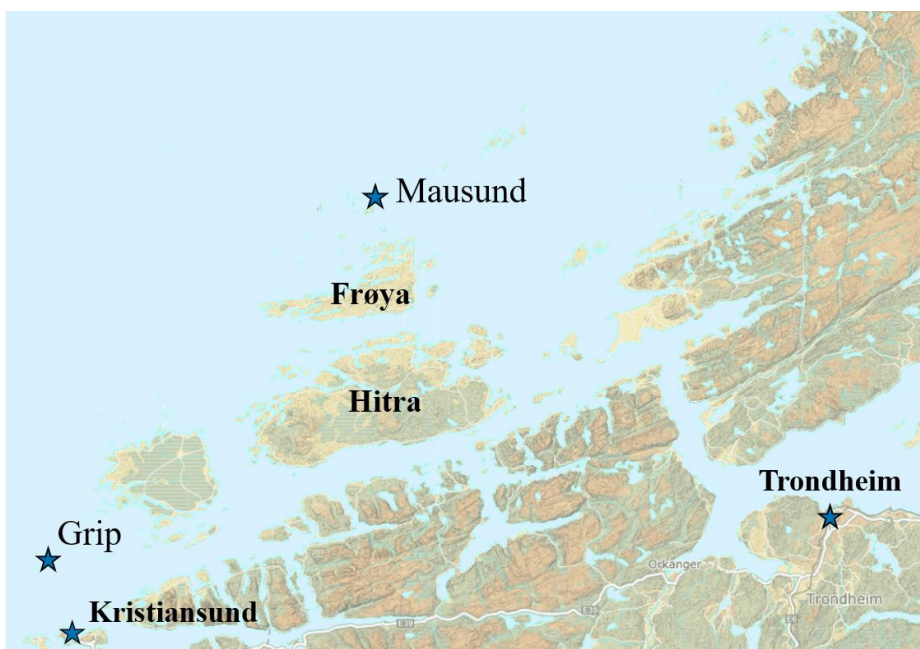
Da det russiske krigsskipet *Jedinorog* forliste ved Sæbuøya på vestsiden av Hitra i 1760, gikk det en hel uke før elleve russiske sjøfolk kom roende over til forlisstedet. De hadde blitt satt i land på naboøya Smøla før ulykken, og var derfor de eneste overlevende av et mannskap på 120 mann.³⁷⁶ Før russerne dukket opp er det grunn til å tro at hitterværingene antok at hele mannskapet hadde omkommet, ettersom flere døde mennesket ble funnet i strandkanten. I utgangspunktet kunne russernes plutselige tilstedeværelse ha medført en helomvending i bergingsarbeidet, hvor de nå kunne ta full kontroll over bergingsvirksomheten. Men i dette tilfellet representerte de overlevende ingen annen autoritet enn menige matroser og tømmermenn. Derfor oppstod det uenigheter mellom hitterværingene og russerne om hvem som egentlig hadde rett på å berge vrakgodset. Skipet lå ikke lenger under kapteinens kontroll og kontakt med de russiske myndighetene var ennå ikke opprettet. Det ble derfor uklart hvordan ansvar, plikter og rettigheter skulle fordeles mellom sjøfolkene og lokalbefolkningen. Vraket ble liggende i en slags limbo-lignende tilstand uten tydelig ansvarsfordeling, og både hitterværingene og russerne anklaget hverandre for plyndring og vold. Dette var med på å komplisere bergingsarbeidet fram til fogdens fullmektig ankom forlisstedet etter to uker.³⁷⁷

I de tilfeller hvor det ikke fantes spor etter mannskapet, i det vraket ble oppdaget, måtte lokalbefolkningen både være forberedt på at alle kunne være omkommet, og at de kunne dukke opp når som helst, både før, under og etter at bergingsarbeidet var ferdig. Da handelsskipet *Aurora* forliste ved Mausund i 1763 hadde mannskapet gått i livbåten ved Grip, og kom først inn til Kristiansund. Det tok nærmere to uker før kapteinen selv ankom forlisstedet og tok kontroll over vraket og arbeidet.³⁷⁸ Den lokale bergingsvirksomheten ble da avbrutt, og vilkårene endret seg. I enkelte tilfeller kunne skipsmannskapet overta hele bergingsarbeidet, og dermed var lokalbefolkningens plikter og oppgaver, men også mulighet for videre inntekter, over for denne gang.

³⁷⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og Hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til fogden Johan Ruberg fra Henrik Dons, Rørøya 27. oktober 1760

³⁷⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Henrik Bull på Rørøya, 3-15. november 1760

³⁷⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Aurora* av Johan Ruberg på Mausund, 2-14. november 1763



Kart VIII: Kart over Mausund og Grip. © Kartverket

Kapteinens tilstedeværelse ved vraket var i seg selv ikke alltid nok til å avgjøre fordelingen av ansvar. Etter forliset av *Anna og Sara* i 1749 ble kapteinen funnet i live, men forble senge-
liggende fram til sin død. I en periode var han frisk nok til å gi visse ordre og restriksjoner for
arbeidet fra sengen, men døde senere av skadene.³⁷⁹ Da handelsskipet *Die Frau Magdalena*
forliste i 1809 overlevde *hele* mannskapet, som senere kunne reise fra stedet med livet i behold.
Men i dette tilfellet involverte likevel aldri kapteinen seg i bergingen. Kapteinens rolle som
øverstkommanderende var altså ikke alltid like lett å forholde seg til. Det varierte ved hvert
enkelt tilfelle og alt etter hvilken tilstand han var i.

Ved Hitra og Frøya i perioden 1705-1820 var situasjonen oftest slik at kaptein og mannskap
omkom, eller forble ute av stand til å ta seg av vrak og berging. Derfor var det som regel fogden
som hadde øverste ansvar for vraket ute i distriktet. Når han tok over var den liminale fasen
over: skipet var blitt til vrak, et nytt sted for ressursanking og lønnet arbeid var etablert ved
forlisstedet, og bergingsvirksomheten kom under mer regulerte og organiserte former, og ble

³⁷⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *Anna og Sara* av Johan Ruberg på Sula, 9-26. januar 1749

nøye gjennomgått ved en bergingsforretning. Overgangsfasen var i hovedsak ferdig, og vraket hadde blitt integrert i samfunnet.

Bergingsforretning – integrasjonsfasen

Hvis vi betegner perioden før fogden eller kapteinen ankom som en usikker overgangsfase, må det bety at tiden etterpå markerte noe nytt og noe sikrere. Den viktigste markøren for det nye ble tilstedeværelsen av en embetsmann – fogden – og gjennomføringen av en offisiell bergingsforretning. Fogden førte en journal over det bergede vrakgodset, bergingsarbeidet og menneskene som deltok. Han gjennomførte avhør av lokalbefolkningen i en viss radius rundt forlisstedet, både om ulykkesforløpet, bergingsaktiviteten, informasjon om hvor mannskapet kunne befinne seg og eventuelle lovbrudd. Gjennom forretningen fikk fogden samlet all tilgjengelig informasjon og skaffet en oversikt over situasjonen. Ettersom vrakgodset ble registrert ble det også plassert under sikker forvaring, gjerne hos grunneieren. Fogden opprettet samtidig kontakt med myndighetene i Trondheim og sentralmyndighetene i København. I de tilfeller hvor skipets identitet ble kjent, kunne han også opprette kontakt med skipets eier og assurandører, via kommisjonærer i Trondheim eller Kristiansund. Endelige avgjørelser om videre behandling av vraket og vrakgodset kunne nå bli besluttet av riktig myndighet. Situasjonen var i større grad under kontroll.

Gjennomføringen av en bergingsforretning førte til at bergingsarbeidet ble bedre organisert, kontrollert og dokumentert. Dette markerer altså noe nytt fra perioden før, hvor lokalbefolkningen var overlatt til seg selv, og det meste måtte skje i all hast. Håndteringen av vraket fortsatte etter den liminale fasen, men foregikk nå innenfor et tydeligere rammeverk, i det vi kan definere som en integrasjonsfase. Dette var en periode med økt grad av stabilitet, hvor det som hadde gjennomgått en overgang gikk inn i en tilstand med nye eller tilpassede rettigheter og plikter, som folk var forventet å oppføre seg i samsvar med.³⁸⁰

Skipets skjebne var nå i hovedsak avgjort, og det ble lettere å vite hvilke regler og betingelser som gjaldt. De samme reglene for håndtering av vrak var også gjeldende i den liminale fasen, men her kan vi i større grad finne et slingringsmonn for ulike måter å håndtere situasjonen på. I den liminale fasen var ansvarsforhold fortsatt uavklart og skipet hadde ennå ikke fullført overgangen til vrak. Derfor var det nødvendig å gi lokalbefolkningen et visst spillerom til å

³⁸⁰ Gennep 1999: 132

kunne forvalte andres interesser, uten trussel om straff og tap av inntekt og utstyr. Grunneieren, eller også allmuen, måtte i enkelte tilfeller ta raske avgjørelser, som i ettertid tid kunne oppfattes som feilaktige. Regler som ble brutt, eller mer tvilsomme alternative metoder, kunne aksepteres som en del av usikkerheten og mangelen på kontroll i denne fasen av arbeidet. Etter at fogden ankom og bergingsforretningen ble påbegynt, kunne strengere regler opprettholdes, og bergingen fikk en mer organisert form. All den aktiviteten som hadde foregått i tiden før, ble nå forsøkt integrert i den offisielle forretningen og ført inn i journalen. Integrasjonsfasen utgjorde derfor den postliminale fasen av overgangen fra skip til vrak, hvor selve overgangen til vrak stort sett var gjennomført, men prosessen med å håndtere vraket ennå ikke var helt ferdig.

Fogden, lensmannen og sorenskriveren

Det var i utgangspunktet fogden i Fosen som hadde ansvaret for bergingsforretningen på Hitra og Frøya, som kongens embetsmann i distriktet. Oddleif Lian har påpekt at selv om det var amtmennene som i lovverket fra 1687 og 1705 ble pålagt oppgaver i forbindelse med berging, var det som regel fogden med lensmann, som sto for selve arbeidet.³⁸¹ Andre steder ved kysten, slik som på Sørlandet, var amtmannen mer aktivt involvert i virksomheten. Jan G. Langfeldt skriver at både amtmann, sorenskriver, fogd og tollbetjenter kunne tjene godt på berging av fartøy, og at det derfor ikke var noe problem å få dem til å møte opp til uthavnene: «Ja, bare de hørte et rykte om at et vrak var funnet, kom de raskt».³⁸² Hitra og Frøya lå under Trondhjems amt, og senere Søndre Trondhjems amt fra 1804. Amtmannen her fungerte også som stiftamtman for hele Trondhjems stiftamt, og hadde med det et stort område å administrere. Dette var nok en viktig grunn til at amtmann og stiftamtman aldri reiste ut til Hitra og Frøya i anledning forlis i perioden 1705-1820. I stedet ble han involvert i korrespondansen og beslutningstakingen fra sitt sete i Trondheim, mens fogden fungerte som øverste myndighet ute på øyene.

Sorenskriveren i Fosen sorenskriveri – som i geografisk utstrekning sammenfalt med Fosen fogderi – hadde ansvaret for å gjennomføre vrakauksjonene, som i hovedsak ble avholdt etter at bergingsforretningene var avsluttet. Dette vil bli omtalt nærmere i kapittel VI om «Vrakgods som ressurs». I tillegg fungerte sorenskriveren som dommer i eventuelle rettssaker, slik som

³⁸¹ Oddleif Lian, Forlis på Lista i 1750, i *Arkivmagasinet* nr. 3, Tangen 2007: 9

³⁸² Langfeldt 2015: 58

ekstraretten etter forliset av *Jomfru Maria* i 1717 og *Die Frau Magdalena* i 1810. Begge disse sakene vil bli beskrevet nærmere i kapittel V om «Vrakplyndring».

I forhold til de tilfellene av forlis som forekom ved Hitra og Frøya i perioden 1705-1820 ser det ikke ut til å ha oppstått særlig uenigheter mellom fogd og sorenskriver, og arbeidsoppgavene virker å være nokså tydelig fordelt mellom dem. Men i Romsdals amt kan vi i 1748 finne en disputt mellom nettopp sorenskriveren og fogden, angående ansvarsfordelingen ved bergingsforretningen. Fogden skrev til amtmannen at: «Nu siunes mig igien at Sorenskriverens har paa sliig forretning intet andet at gjøre end føre pennen, men Ambtmanden eller Fogden at gjøre forretningen».³⁸³ På Hitra og Frøya var det ingen amtmann som reiste ut til forlisstedene, og sorenskriveren var heller ikke den som skrev bergingsjournalen. Her ser derfor bergingsforretningen ut til å ha vært kun fogdens domene. Men det kan nok likevel ligge noe i Langfeldts tolkning av embetsmennenes villighet til å delta i bergingsarbeidet, og dermed også deres vilje og ønske til å forsvare sin rett til deltakelse.

Forliset av *De Trende Brødre* ved Gåsøya nord for Frøya i 1813, er et tydelig eksempel på hvordan fogden kunne motsette seg andres innblanding i bergingsforretningen. Hele mannskapet hadde omkommet, men papirer hadde blitt funnet om bord i kahytten, som raskt avslørte at det var vraket av *De Trende Brødre* de hadde funnet, og som tilhørte kjøpmannen Hans Wensell i Trondheim. Underveis i arbeidet med bergingsforretningen kom Wensells fullmektig Bastian Stabel reisende fra Trondheim, og ønsket å overta håndteringen av vraket. Men fogden nektet å la Stabel ta over før han hadde fått direkte beskjed fra stiftamtmannen i Trondheim. Da hadde de altså funnet to regnskapsbøker og et frakdebrev som stadfestet skipets identitet, samt Wensells eierskap, og Stabel hadde med seg en skriftlig fullmakt. Likevel ville ikke fogden gi slipp på ansvaret for bergingsforretningen. I stedet kom de til enighet om at Stabel skulle få overvære forretningen på vegne av Wensell. Fogden fikk dermed mulighet til å fullføre arbeidet og sikre sine inntekter.³⁸⁴

Det var Christen Gramm som var fogd i Fosen i 1813. Han skal ha vært «en stor, kraftig kar, og han er kjent for at han har lett for å hisse seg opp. Derfor har de fleste lært seg å behandle

³⁸³ Statsarkivet i Trondheim, A-0497 Fylkesmannen i Møre og Romsdal, 1 Første avlevering, Fb/L0019 Fogdebrev, 0002 Berging av forulykket skip fra Arkangelsk 1750 – 1742-1751, Brev til amtmann Christian Ulrich Tønder fra Ditlev Biøstrup, Sildnæsset 22. november 1748

³⁸⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *De Trende Brødre* av Christen Gramm på Sula, 30. april til 12. mai 1813

fogden med den største forsiktighet».³⁸⁵ Hvis denne karakteristikken stemmer kan det være vanskelig å stadfeste på hvilket grunnlag fogden faktisk motsatte seg Stabels fullmakt, og på hvilket grunnlag Stabel endte med å akseptere et kompromiss. Kapteinen på skipet hadde omkommet, og ga derfor fogden større spillerom, men samtidig var skipets eier identifisert, noe som begrenset hans autoritet. Vi kan ikke utelukke at Gramms personlige egenskaper kan ha vært avgjørende for at han fikk beholde kontrollen. Samtidig er det grunn til å tro at fogdene, uavhengig av deres personlige karakter, var interessert i å bevare sine inntekter fra bergingsforretningene. For det var ikke slik at fogden hadde lite å gjøre i løpet av et år. Selv Gramm endte med å reise hjem før forretningen var ferdig i 1813, fordi han måtte forberede seg på de lange reisene i forbindelse med sommertinget i sitt distrikt. Det var derfor lensmannen som fullførte arbeidet, sammen med Stabel.

Lensmannen var fogdens medhjelper, og var den lokale tjenestemannen i Hitra tinglag. Han hadde et mindre distrikt å forholde seg til, og kunne derfor komme seg raskere ut til forlisstedene. I forbindelse med *De Trende Brødre* var han med på både å starte opp og avslutte arbeidet med forretningen, før og etter fogden var til stede.³⁸⁶ Likevel ser det ut til å variere fra gang til gang hvilken rolle lensmannen fikk. Da *St. Johannes* forliste i 1741 ga grunneieren beskjed til både fogd og lensmann, som begge deltok i arbeidet,³⁸⁷ men i forbindelse med *Jedinorogs* forlis i 1760 ser det ikke ut til at lensmannen har vært involvert på noe tidspunkt.³⁸⁸ Da *Qvarina Catharina* forliste i 1732 fikk lensmannen en dobbeltrolle som både tjenestemann og grunneier, ettersom han eide Uttian sammen med sin bror, hvor vraket ble funnet.³⁸⁹ Lensmannen utgjorde derimot ingen trussel mot fogdens autoritet, og sammen var det de som i hovedsak sørget for at bergingsarbeidet ble gjennomført i lovlig og organisert form.

Ved flere tilfeller av forlis ved Hitra og Frøya var fogden opptatt med bygdetingene, slik at eventuelle andre oppgaver måtte utføres av en fullmektig. Særlig på høsten var fogden opptatt med høsttinget i de ulike tinglagene. Samtidig var høsten den tiden på året da uværet virkelig

³⁸⁵ Svein Bertil Sæther, Tida rundt 1814 – Her hos oss, i *Skarvsetta*, Hitra 2014: 9

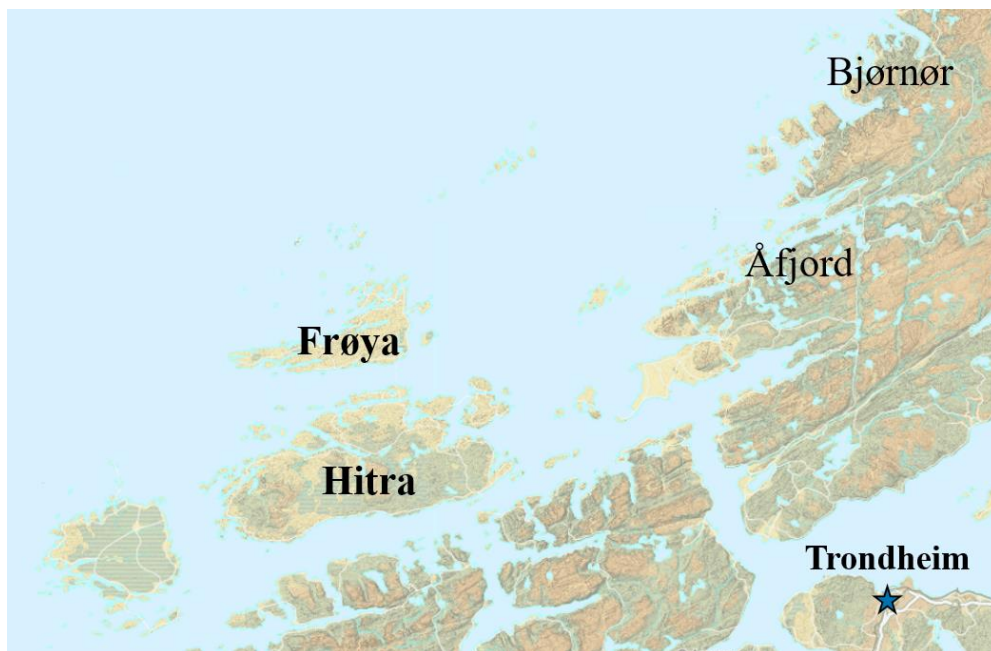
³⁸⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *De Trende Brødre* av Christen Gramm på Sula, 30. april til 12. mai 1813

³⁸⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *St. Johannes* av Johan Ruberg på Sula, 4. desember 1741 til 3. mars 1742

³⁸⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Henrik Bull på Rørøya, 3-15. november 1760

³⁸⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 8 Det forliste hollandske skipet «QVARINA CATHARINA» på Hitra 1732-, Bergingsforretning etter *Qvarina Catharina* av Niels Cimber i Vikan, 4-6. desember 1732

kunne sette inn mot kysten og risikoen for forlis var stor. En gang iblant kunne det også forekomme forlis flere steder i distriktet på samme tid, slik som i 1749, da to skip forliste ved Sula og Åfjord i Fosen fogderi,³⁹⁰ og igjen i 1802 da to skip forliste ved Froan og Bjørnør.³⁹¹ Fogdens oppmerksomhet ble til stadighet trukket i flere ulike retninger, og det var derfor vanlig praksis at bergingsforretningen ble delvis gjennomført av en fullmektig. Fullmektigen kunne være lensmannen selv, eller andre personer fra lokalsamfunnet eller fogdens omgangskrets.



Kart XI: Kart over Bjørnør og Åfjord. © Kartverket

Fogdens fullmektig ser i de fleste tilfeller ut til å ha gjort en tilfredsstillende jobb med forretningen, slik at fogden senere kunne ta over og fortsette der forgjengeren slapp. Men da handelsskipet *Mercurius* forliste i 1802 måtte fogdens fullmektig, Christen Dille, beklage sin uvitenhet og manglende erfaring ved gjennomføringen av bergingsforretningen:

Her indlagt har ieg den Ære, ærbødigst at tilsende Deres Velædelhed! den af mig afholdte Biergnings-Forretning, de mangler som De! finder i samme beder ieg

³⁹⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til stiftamtmand Fredrik Rantzow fra fogden Johan Ruberg, Eide 23. desember 1749

³⁹¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *De 2de Søstre* av Johannes Rasmussen på Sula, 3. april til 5. juni 1802

ærbødigst De undskylder, da intet andet er Aarsag heri end blot uerfarenhed og uviidenhed, da ieg aldrig tilforn har afholdt saadan Forretning,³⁹²

Dille skrev videre at han hadde forsøkt å gjennomføre bergingsforretningen helt fram til kommisjonær Jens Mørk ankom, som «ikke ville have min assistense længere [...] Jeg har maaske og saa her i begaaet en Feyl, som ieg ogsaa beder De! tilgiver».³⁹³ Jens Mørk var fullmektig for kjøpmann Gilrøy i Kristiansund, som igjen var antatt som kommisjonær for skips-eieren og assurandørene. Dille ser ikke ut til å ha hatt samme mulighet eller evne til å forsvare sin rolle i arbeidet, som fogden Gramm gjorde elleve år senere. I stedet ble arbeidet med bergingsforretningen avbrutt av kommisjonæren.

Selv om vi kan finne tilfeller hvor både fogd, lensmann og andre involverte parter virker å være usikre eller uenige i gjennomføringen av bergingsforretningen, blir dette en annen type usikkerhet enn det som kunne oppstå i den liminale fasen av bergingsarbeidet. At personlig egnethet, erfaring og utdanning kunne variere, og dermed også påvirke arbeidet, var på ingen måte særegent for håndteringen av forlis. Uavhengig av hvordan de gjennomførte sine oppgaver, utgjorde fogden, lensmannen og en eventuell fullmektig, tilstedeværelsen av en autoritet ved forlisstedet. Sammen bidro de til å overvåke og dokumentere bergingen, som markerte overgangen fra den liminale fasen av bergingsarbeidet til en ny og mer stabil fase. Men det som likevel kunne stå igjen å få avklart, selv etter at bergingsforretningen var fullført, var selve eierskapet til vraket.

Skipseiers krav på vrak – innen «Aar og Dag»

Fristen for å melde eierskap til et skipsvrak var innen «år og dag»,³⁹⁴ som i praksis betegner en periode på ett år og seks uker.³⁹⁵ Etter denne perioden forfalt eierens krav på vraket under den rettslige formelen «sub poena præclusi & perpetui silentii» (under straff av rettstap og evig taushet).³⁹⁶ Det betyr altså at spørsmålet om eierskap kunne forbli uavklart i over ett år. I slike

³⁹² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev fra Christen Olsen Dille til fogden Johannes Rasmussen 1802

³⁹³ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev fra Christen Olsen Dille til fogden Johannes Rasmussen 1802

³⁹⁴ Christian Vs norske lov av 1687, fjerde bok, kapittel 4, artikkel 4

³⁹⁵ «lovdata.no, År og dag og andre foreldelsesfrister»,

<https://lovdata.no/artikkel/ar_og_dag_og_andre_foreldelsesfrister/1315>, Jon D. Bech, 4. desember 2013, aksessert 22.01.2020

³⁹⁶ «lokalhistoriewiki.no, Sub poena praeclusi et perpetui silentii»,

<https://lokalhistoriewiki.no/Leksikon:Sub_poena_praeclusi_et_perpetui_silentii>, 5. august 2009, aksessert 28.01.2021

tilfeller måtte bergingsforretningen, og eventuelt også vrakauksjoner, gjennomføres og ferdigstilles *uten* skipseierens vitende eller samtykke. Det var fogden, sammen med blant annet stiftamtmanden, som forvaltet skipseierens interesser i denne perioden. I de tilfeller hvor ingen eier meldte seg, var det kongens, eller eventuelt også forstrandseierens interesser de forvaltet. Både kongen og forstrandseieren hadde rett på herreløst vrak, men dette ville altså i mange tilfeller ikke bli avklart før etter år og dag.

Funn av skipsvrak ble offentliggjort på sosiale møtesteder, slik som ved kirkene og tingstedene i distriktene, og videre til borgere, kjøpmenn og redere i byene via trykte plakater eller i aviser. I *Adresseavisen* finner vi blant annet i 1811 kunngjøringer av to uidentifiserte vrak som var funnet i Hitra tinglag.³⁹⁷ Her nevnes også spesifikt forordningen av 12. mars 1790, som sier at innkallelse av ukjente vrakeiere skulle skje tre ganger i *Berlingske* (København), *Altonaiske* (Altona var en dansk by like ved Hamburg) og *Hamburgske Tidender*. Hvis verdien av vrakgodset ikke oversteg 50 riksdaler holdt det med *Berlingske Tidender* og *Adresseavisen*.³⁹⁸ Korte og konsise bekjentgjørelser av vrakfunn var altså vanlig å finne i datidens aviser, og må derfor kunne tolkes som en del av både nyhetsbildet, korrespondansen og samtalen blant både allmue og borgere i Norge. Opplysninger om skipene, kjøpmennenes last og eventuelle auksjoner og inntektsmuligheter, gjorde forlis og vrakfunn til mer enn et samtaleemne om tragedie og ulykker.

Ofte var det slik at det var flere medeiere i både handelsskipene og lasten de førte. Da briggen *Restitutionen* forliste ved Froan i 1802, var både Hans Wensell, Hans Sommer, Carsten Wensell, Ernestus Wensell og Hans Jepsens enke – som alle var redere og kjøpmenn fra Trondheim – deleiere i både skipet og lasten av trebord.³⁹⁹ Men lokalbefolkningen på Hitra og Frøya hadde aldri direkte kontakt med disse menneskene. I stedet ble eiernes interesser forvaltet av en fullmektig, slik som Bastian Stabel i 1813. I de tilfeller hvor rederne kom fra blant annet Amsterdam, ble gjerne kjøpmennene i Trondheim eller Kristiansund antatt som deres kommisjonær, og som igjen sendte en fullmektig til forlisstedet.

³⁹⁷ *Trondhjems borgerlige Realskoles alene-privilegerede Adressecontours-Efterretninger*, Nr. 48, 14. juni 1811

³⁹⁸ Thorbjørnsen 1941: 71

³⁹⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegodts vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Restitutionen* av Christian Kierkgaard i Froan, 25-30. mars 1802

Ettersom de fleste skipene som forliste i området rundt Hitra og Frøya endte som totalvrak, var det som regel lite for eieren å hente fra selve vraket. I de fleste tilfeller ble vrakgodset solgt på auksjon, slik at inntektene kunne brukes til å betale bergingsutgiftene. Derfor var det som regel bare en mindre sum penger igjen å hente av skipets totale verdi. For eieren var det i hovedsak bare forsikringen som kunne bøte på tap av skip og last. Utover 1700- og 1800-tallet ble det vanligere for skipseierne å forsikre både skip og last gjennom såkalte assuranceselskaper, eller sjøforsikringsselskaper. Selv om det ble opprettet kontorer i København allerede fra 1726, var det likevel mange norske skipseiere som forsikret skipene i London, Amsterdam og Hamburg.⁴⁰⁰ Norske assuranceselskaper ble opprettet først fra begynnelsen av 1800-tallet, og da hovedsakelig mot slutten av 1830-årene.⁴⁰¹ For skipseierne og assurandørene var bergingsjournalen og auksjonsprotokollen det absolutt viktigste resultatet av bergingsvirksomheten, da dette utgjorde den nødvendige dokumentasjonen for å kunne beregne forsikringssummen.

Skipseierne var altså i hovedsak ikke interessert i å blande seg i selve bergingsarbeidet, men heller å få produsert dokumentasjon på skipets skade og inntekter fra auksjonen. Da det ble funnet et ukjent vrak ved Mausund i 1817, ville stiftamtmanden at vrakgodset skulle oppbevares fram til fristen på år og dag hadde gått ut. Fogden påpekte da at det nesten alltid ville være mest fordelaktig for skipseier at vrakgodset ble solgt på auksjon:

[...] deraf følger upaatvivelig, at Rheder eller Aflader [befrakter] sikkerlig langt hellere ønsker at erholde hastig Beviis om Forliiset og om hvad Vraggodset var udbragt til ved lovlig afholdt Auction, end at der med den sidste først skulle paatænkes naar godsets Ejer maatte være kommet tilstæde.⁴⁰²

Kystboerne og fogdens umiddelbare håndtering av bergingsarbeidet, ville i mange tilfeller spare eierne for utgifter ved unødvendig oppbevaring og transport. Når bergingsforretningen var ferdig, var derfor som regel de fleste avgjørende beslutninger tatt. Fogden reiste hjem, og vraket ble i større grad integrert i det lokale kystlandskapet og lokalsamfunnet, både som ressurs og inntektskilde, minner om en tragisk hendelse, og som et nytt sted i kystlandskapet.

⁴⁰⁰ Wilhelm Klaveness, Sjøforsikringens historie, i *Den norske sjøfarts historie: fra de ældste tider til vore dage*, bind 3:2, Oslo 1929: 65-66

⁴⁰¹ Klaveness 1929: 67

⁴⁰² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Brev fra fogden Ole Bye til stiftamtmand Fredrik Trampe, 31. januar 1817

Bergingslønn – oppmuntringsprinsippet

Vrakberging kan på den ene siden sees som en del av kystboernes hverdagsliv, som en av flere oppgaver med utspring i forhold de ikke kunne kontrollere selv. På den andre siden er det mye som skiller vrakberging fra andre typer virksomheter i samtiden. Et viktig argument for å skille mellom vrakberging og andre aktiviteter, er den særstillingen berging av skip og last har hatt i bergingsloven. Her ble det regelrett oppfordret til å blande seg i andres affærer, uten godkjenning på forhånd. Det er nettopp det som ligger i betydningen av det rettslige prinsippet *negotiorum gestio*. Ragnar Knoph har påpekt at dette er et prinsipp som ikke kan overføres til noen annen type hjelp eller assistanse. Det var nemlig bergingsarbeidets særegne karakter, hvor kystboerne risikerte eget liv og helse, som hindret dem i å involvere seg mer enn nødvendig.⁴⁰³

I de tilfeller hvor kapteinen overlevde sto han fritt til å bestemme hvem som skulle være med på bergingen og det ble ofte inngått en direkte avtale om lønn mellom ham og bergerne. Dette skjedde blant annet i 1817 da kapteinen av *Rebecca* inngikk en avtale med lokalbefolkningen om å losse skipet og pumpe vann. Mannskapet hadde overlevd og kunne selv bidra i bergingsarbeidet, så det var opp til kapteinen å avgjøre hva og hvor mye kystboerne skulle bidra med.⁴⁰⁴ Dersom kaptein og lokalbefolkning ikke kom til enighet, var det fogden som fastsatte lønnen.

I de tilfeller hvor kaptein og mannskap omkom, eller hadde gått i land et annet sted langs kysten, måtte kystbefolkningen påbegynne et arbeid, som ennå ikke var avtalt med verken kaptein eller skipseier, ei heller fogden, men som de likevel hadde krav på lønn for i ettertid. Prinsipper som «*negotiorum gestio*» og «*versio in rem*» ga kystbefolkningen mulighet til å gjennomføre en slik intervensjon, uten å bli straffet i ettertid, samtidig som de ble kompensert eller belønnet for sin innblanding.⁴⁰⁵ Denne innblandingen foregikk altså i den liminale fasen av bergingsarbeidet, hvor avgjørelser måtte tas i et kritisk tidsrom, med mange uavklarte forhold.

Bergingslønnen var det økonomiske insentivet for å få kystboerne til å gjennomføre en risikabel aktivitet som vrakberging. Samtidig må vi kunne gå ut ifra at det også lå et etisk og moralsk prinsipp bak å hjelpe andre mennesker i nød, og å berge verdier for andre. Som fogden skrev i

⁴⁰³ Knoph 1931: 316-317

⁴⁰⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *Rebecca* av Rasmus Bye i Froan, 3-16. desember 1817

⁴⁰⁵ «denstoredanske.dk, versio in rem»,

<http://denstoredanske.dk/Sprog,_religion_og_filosofi/Sprog/Fremmedord/v-vk/versio_in_rem>, 24. august 2017, akseptert 16.07.2019

forbindelse med forliset av *Rebecca* i 1817, handlet det både om «Menneskelighet og Pligt».⁴⁰⁶ Men selv om kystboerne kunne ha et ønske om å hjelpe, kunne bergingsvirksomheten medføre tap av andre inntekter og utstyr, samt risiko for eget liv. Bergingslønnen utgjorde derfor selve fundamentet for oppmuntringsprinsippet, og gjorde det mulig å mobilisere lokal arbeidskraft ved hvert enkelt tilfelle av forlis. Men ettersom både bergerne og embetsmennene opererte etter mer eller mindre faste satser for visse oppgaver, fikk også bergingsvirksomheten karakter av en mer organisert virksomhet. Dette var arbeid enkelte kystboere hadde opparbeidet seg en viss erfaring med, og hadde en nokså klar forståelse for verdien av.

Bergingsarbeid skulle ifølge Fredrik IVs forordning av 1705 belønnes med «En Dag-Løns Betaling».⁴⁰⁷ På Hitra og Frøya finner vi flere eksempler på bruk av en slik fast daglønn, som kunne utbetales både kontant og i form av vrakgods. Da handelsskipet *Neptunus* forliste ved Vågøya nord for Frøya i 1766 fikk bergerne en daglønn på 1 ort.⁴⁰⁸ Til sammenligning fikk de som arbeidet med tangbrenning på Nordmøre i 1795, en daglønn på 24-32 skilling,⁴⁰⁹ som tilsvarer fra 1 ort til 1 ort og 8 skilling. I tillegg kunne kystboerne få lønn for enkelte andre oppgaver, slik som å ro embetsmennene fram og tilbake, ta seg av de syke og skadede sjøfolkene, snekre likkister, eller å holde vakt ved vraket. I 1813 fikk nattevaktene om bord i vraket etter *De Trende Brødre* 2 ort hver per natt, mens de som holdt vakt på land om dagen fikk 1 ort og 8 skilling.⁴¹⁰ Enkelte ganger kunne de også få lønn på akkord, slik som i 1790, da enkelte bergere fikk 1 ort 8 skilling per tønne med tjære de berget i land.⁴¹¹

Hovedbergeren, som formann for arbeidet, mottok naturlig nok høyere lønn enn de andre. I 1802 ba grunneier Koch om 2 riksdaler daglig etter bergingen av *De 2de Søstre*. Kjøpmann Tønning i Trondheim, som eide lasten om bord i vraket, godkjente ikke dette, fordi «da paa alle andre Stæder een Overbjærger eller Mæster faaer kun dobbelt Dagløn af en anden Daglønnen».⁴¹² De

⁴⁰⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Brev til Robert Lundin fra fogden Ole Bye 2. desember 1817

⁴⁰⁷ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 17

⁴⁰⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *Neptunus* av Hendrich Helkan i Vikan, 15. desember 1766 til 3. januar 1767

⁴⁰⁹ Peter Ravn Sollied, Bidrag til Tangskebrændingens historie I, i *Norsk Fiskeriitidende*, Bergen 1900: 332

⁴¹⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Regning over bergingsarbeidet etter *De Trende Brødre* av Johan Peter Koch, Sula 5. mai 1813

⁴¹¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Brev til fogden Christian Lind, Trondheim 23. mars 1790

⁴¹² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Innsigelse på opptegnelsen over bergere etter *De 2de Søstre*, av Johan Friderich Roshauw på Sula, 5. juni 1802

andre bergerne fikk i denne anledning 2-3 ort i daglønn. Kjøpmann Tonning hadde altså en klar formening av hva som var rimelig å be om for en hovedberger i slike situasjoner.

Ettersom berging ble utført forholdsvis ofte på Hitra og Frøya, er det grunn til å tro at også allmuen hadde erfaring med hva de kunne ta betalt. Da en del av innbyggerne i Froan ble satt til å holde vakt ved vraket av *Rebecca* i 1817, finner vi argumenter om at nattevaktene ønsket «den samme Betaling som de i gamle dage fik for at være Vagt», som var 1 speciedaler (tilsvarende 120 skilling) og 72 skilling i døgnet. Det er usikkert hva de her mener med «i gamle dage», men det er uansett tydelig at kystboerne hadde kunnskap nok til å forhandle om lønn ut ifra faste satser, for visse oppgaver.⁴¹³

Kvinnene – «giorde samme gavn som de øvrige»

Kvinnene som deltok i bergingsarbeidet, fikk i de aller fleste tilfeller halvparten av den bergingslønnen som mennene mottok. Ved bergingen av *De Trende Brødre* i 1813 var det tre kvinner som deltok i arbeidet, og som alle arbeidet én dag. For dette mottok de 2 ort hver. Mennene fikk en dagslønn på 4 ort. To piker som var satt til å tørke det våte lin- og ulltøyet, mottok 1 ort hver per dag.⁴¹⁴ Dette viser et nokså tydelig hierarkisk og kjønnsbasert lønnsnivå, slik det også var ved andre typer virksomheter i tiden. I forhold til blant annet tjenesteyrket lå kvinnenes lønn på rundt halvparten av mennenes.⁴¹⁵ Men i *Frøyaboka* har Maurits Fugelsøy påpekt at kvinner som deltok sammen med mennene på søkknota om sommeren (fiske ved bruk av synkenot), også kunne oppnå «full lott i likhet med karfolka».⁴¹⁶ Vrakberging som aktivitet er med på å framheve mye av den samme arbeids- og lønnsfordelingen mellom menn og kvinner, som vi finner i andre deler av samfunnet. Kvinnene kunne ta over flere av mennenes oppgaver mens de var opptatt med bergingsarbeidet, og de kunne utføre samme type arbeid og oppnå «full lott».

Ved to konkrete tilfeller finner vi eksempler på at kvinner mottok samme lønn som mennene ved bergingsarbeidet. Det første tilfellet var i 1760, etter forliset av *Jedinorog* på Hitra. Anne Rørøy Kalven fikk samme betaling som mennene, fordi hun, ifølge fogdens fullmektig, «giorde

⁴¹³ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegoods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *Rebecca* av Rasmus Bye i Froan, 3-16. desember 1817

⁴¹⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegoods vedrørende 1790-1817, Regning over bergingsarbeidet etter *De Trende Brødre* av Johan Peter Koch, Sula 5. mai 1813

⁴¹⁵ Atle Døssland, *Med lengt mot havet: Fylkeshistorie for Møre og Romsdal I: 1671-1835*, Oslo 1990: 158

⁴¹⁶ Fugelsøy 1955: 174

samme gagn [nytte] som de øvrige [bergerne]». ⁴¹⁷ Hun var altså ute i det stormende høstværet og berget vrakgods på lik linje med mennene. Andre ganger kunne kvinnene utføre egne oppgaver på land, slik som tørking av vått tøy. I 1749 var tre kvinner med på å henge tøy til tørk inne i kirken, etter forliset av *Anna og Sara*. ⁴¹⁸ Men når det gjaldt tørking av større stykker tøy, slik som seilduk, ble gjerne mennene involvert. I 1813 var tre menn satt til å bære inn og ut de store seildukbitene fra bryggen for å tørke dem ute, og hovedbergeren krevde betaling for å ha hatt «Omsorg for Seiglernes Tørking i 11 ½ Dag». ⁴¹⁹ Men arbeidet Anne Rørøy Kalven utførte skilte seg ikke bare ut fordi det var samme type arbeid som mennene utførte. Mange andre kvinner deltok i lignende bergingsarbeid som mennene, men mottok likevel halv lønn som ellers. Årsaken virker derfor å være selve kvaliteten og nytten av arbeidet hun utførte.

Det andre tilfellet hvor kvinner fikk samme betaling som mennene var etter forliset av briggen *Restitutionen* ved Froan i 1802. To kvinner ble involvert i bergingen, og mottok i likhet med mennene 3 ort dagen. Fogdens fullmektig kunne konstatere at de fikk denne summen:

deels med hensyn til de Farer de i disse vedvarende stormende vejr har været udsatte for, deels da det var udi Skreifiskerjets Tiid, hvilket de maatte forsømme, ⁴²⁰

Det var altså tre forhold som kunne føre til at kvinnene fikk lik lønn. Det ene gjaldt kvaliteten på arbeidet og den dyktigheten de utviste, slik som Anne Rørøy Kalven i 1760. Det andre gjaldt selve forholdene de arbeidet under, som kunne medføre like stor fare for liv og helse både for menn og kvinner, og det tredje var tapte inntekter fra andre næringer. Disse tre forholdene handler på mange måter om bergingsarbeidets spesielle karakter: en type arbeid som ligger i en mellomsonen mellom organisert arbeid under oppsyn av enten kaptein eller fogd, et arbeid basert på personlig erfaring og overlevert kunnskap, og et arbeid som oppstod plutselig og under svært krevende forhold. Dette ga rom for en mer utstrakt bruk av den tilgjengelige arbeidskraften i nærområdet, spesielt i den liminale fasen.

I all hovedsak ser det ut til at berging av vrak var et arbeid som ble utført av menn, da det er de som dominerer listene over bergere. Dette gjelder både grunneieren, andre gårdeiere, husmenn,

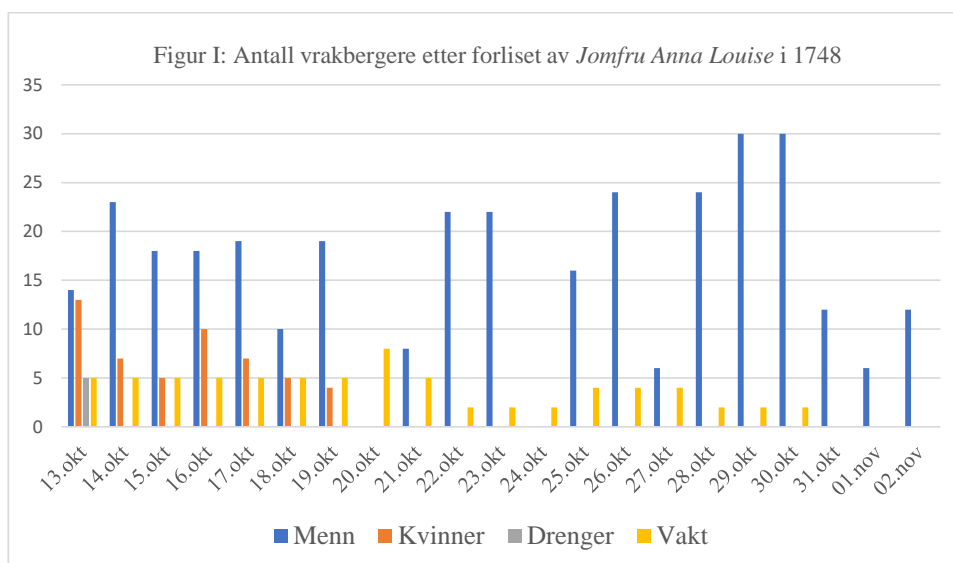
⁴¹⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Henrik Bull på Rørøya, 3-15. november 1760

⁴¹⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *Anna og Sara* av Johan Ruberg på Sula, 9-26. januar 1749

⁴¹⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *De Trende Brødre* av Christen Gramm på Sula, 30. april til 12. mai 1813

⁴²⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Restitutionen* av Christian Kierkgaard i Froan, 25-30. mars 1802

daglønnere og tilreisende fiskere. Selv om vi finner flere eksempler på at kvinner deltok i det samme risikable arbeidet, var de som regel færre, og de ser ut å ha spilt en viktigere rolle i den første perioden, før fogden iverksatte en mer formell bergingsvirksomhet. Etter forliset av *Jomfru Anna Louise* i 1748 foregikk bergingen i perioden 13. oktober til 2. november. Dagen da vraket ble oppdaget, var det 14 menn som berget vrakgods ved Titran på Frøya. Den samme dagen var også 13 kvinner og 5 drenger under konfirmasjonsalder med på arbeidet. Dette var altså den første og mest kritiske dagen av bergingsvirksomheten, og det kan virke som at alle som hadde mulighet bidro med det de kunne. De unge guttene hjalp til med å bære vrakgodset i hus og søkte etter vrakgods ute på holmene, men deltok bare denne ene dagen. Kvinnene bidro i arbeidet i en hel uke, men da fogden ankom 21. oktober var det ingen flere kvinner som ble opplistet som bergere. Det virker derfor som om kvinnenes deltakelse først og fremst foregikk i den første fasen (se figur I).⁴²¹



Det kan til tider være vanskelig å sammenligne sammensettingen av bergerne som gruppe, ettersom det varierte hvor detaljerte fogdene var i utføringen av bergingsjournalene. Enkelte ganger er bergerne kun ramset opp i antall, og ikke med navn, og det kan ikke utelukkes at det var flere til stede enn de som ble oppført i journalen. Likevel finner vi flere eksempler som kan støtte en teori om at kvinnene i hovedsak deltok de første dagene. Ved forliset av *Aurora* i 1749

⁴²¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforetningen etter *Jomfru Anna Louise* av Johan Ruberg på Titran, 21. oktober til 9. november 1748

og *Fortuna* i 1816 ble kvinner opplistet som bergere i de første dagene av arbeidet. I anledning *Hauginas* forlis i 1814 deltok kvinner i arbeidet de to første dagene, av et bergingsarbeid som varte en hel måned. Men vi finner også eksempler på at enkelte kvinner deltok mye mer. Anne Rørøy Kalven deltok en hel uke etter forliset av *Jedinorog*. Det utgjorde mer enn hva mange av de andre mennene bidro med, og under bergingsarbeidet etter *Restitutionen* i 1802 arbeidet Mille Pedersdatter Røgte i elleve dager. Bare én mann arbeidet like lenge som henne ved denne anledningen.⁴²²

Det virker altså som om kvinnene bidro mest i den perioden hvor behovet for arbeidskraft var størst, og tiden var knappest. Men likevel er det ikke her bare snakk om kvinner som tilfeldigvis deltok. Vi finner konkrete eksempler på at de ble «ansatt» som arbeidere. I forbindelse med *Fortuna* ble kvinnene en del av en arbeidsstab, som av hovedbergeren Johan Peter Koch ble «antagne» til å berge.⁴²³ I 1748 ser vi også et eksempel på at kvinner ble brukt som erstatning, der hvor de manglet mannlig arbeidskraft. Én av dagene hadde fem av mennene blitt «Svage af forrige arbeide, og iche kunde være med», og derfor hadde de «5 qvindemennisker til hielp».⁴²⁴ Dette understreker viktigheten av å kunne bruke kvinnene som arbeidskraft i den første hektiske perioden, før fogden ankom og kunne ansette flere bergere fra distriktet, eller eventuelt også fra byen. Kvinnene utgjorde et slags reservemannskap.

Men vi finner også eksempler på at fogden klaget på mangel på arbeidskraft uten at det ble ansatt kvinner. Da vraket av den hollandske hvalfangstskuten ble funnet i 1730 var det mangel på bergere, fordi ulykken fant sted midt i sesongen for seifiske. Men her ser det ikke ut til å ha blitt ansatt kvinner som hjelp.⁴²⁵ Ettersom kvinnene var opptatt med gårdsarbeidet når mennene var ute på fiske, trenger ikke dette bety at hovedbergeren og fogden vegret seg for å ansette kvinner, men at også disse ble ansett som utilgjengelige i den samme perioden.

Kvinnenes arbeidsoppgaver varierte i ulike sesonger, i takt med mennenes skiftende oppgaver mellom gårdsbruk, jakt, fiske og andre binæringer. Kvinnene ved kysten kunne også arbeide

⁴²² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Restitutionen* av Christian Kierkgaard i Froan, 25-30. mars 1802

⁴²³ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *Fortuna* av Ole Bye på Sula, 5. januar til 14. mai 1816

⁴²⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jomfru Anna Louise* av Johan Ruberg på Titran, 21. oktober til 9. november 1748

⁴²⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, Mappe nr. 7 – Et strandet grønlandsk skip på Hitra 1730-, Regning av Niels Cimber, 18. desember 1730

under forhold som var tilnærmet mennenes tøffe levekår under sesongfisket på de ytterste utværene. For eksempel kvinner som drev med ganing og salting av sild, levde under nokså primitive boforhold, hvor de blant annet overnattet i hvelvede båter. Dette minnet mye om mennenes bosituasjon i de trange fiskeværene.⁴²⁶ I Selbu, hvor enkelte menn arbeidet ved kobberverket og med kvernarbeid, var det også vanlig for kvinner å spre møkk i åkeren. Ettersom dette var en oppgave som kvinner vanligvis ikke utførte, kunne det derfor virke overraskende for besøkende utenfra bygden.⁴²⁷

Kvinnenes varierende rolle i bergingsarbeidet kan på den ene siden tolkes som en forlengelse av en hverdag, hvor skillet mellom det som har blitt oppfattet som typisk kvinnearbeid og mannsarbeid hele tiden har blitt forskjøvet. Mennene kunne ha oppmerksomheten rettet mot en rekke ulike oppgaver i løpet av året, og kvinnene fulgte opp. Noen ganger ser vi et skille mellom mannlige arbeid knyttet til pengeøkonomi, og kvinnearbeidet knyttet til selvforsyning. Kvinnene stelte med gården og dyrene, mens mennene var ute på fiske. Andre ganger opptrer kvinnene som stedfortredere og ekstramannskap når det ble mangel på mannlige arbeidskraft. Men vi finner også eksempler på at kvinner deltok i en rekke ulike oppgaver sammen med mennene. Samtidig kan vi tolke kvinnenes medvirkning i bergingsarbeidet som et uttrykk for den liminale fasen: en periode preget av kreative løsninger, og hvor etablerte roller måtte etableres på nytt. En slik reetablering fant sted ved hvert enkelt tilfelle av forlis, og kunne arte seg forskjellig fra gang til gang. Vrakbergingsens liminale karakter medførte derfor at vurderingen av både kvinnenes og mennenes arbeid ble stilt i et litt annet lys enn andre typer oppgaver, som foregikk i det samme landskapet. Dette ga kystboerne et økt handlingsrom med tanke på håndteringen av vraket, men også med tanke på forhandlinger om lønn og erstatning.

Forhandlinger om lønn ved «det vilde hav»

Selv om utregningen av lønn i hovedsak ser ut til å ha vært styrt av mer eller mindre faste satser, eller avtaler inngått mellom kaptein og lokalbefolkning, var det åpent for skjønn og forhandling. Både kapteinen, fogden og allmuen gjorde stadig vurderinger basert på forhold som dyktighet, fare for liv og helse, og tapte inntekter fra andre næringer. I 1816 mottok for eksempel fire bergere tolv skilling mer enn de andre, fordi de «udviste mere duelighed og indstigt [enn de øvrige bergerne] ved at optage og Bierge Vraggods et paa det farlige stæd ved Haved som det

⁴²⁶ Nils Kolle, Alf Ragnar Nielsen, Atle Døssland og Pål Christensen, *Fish, Coast and Communities: A History of Norway*, Bergen 2017: 171

⁴²⁷ Kjell Haarstad (red.), *Selbu i fortid og nåtid*, bind 1, Trondheim 1972: 246

forefantes». ⁴²⁸ Ettersom muligheten for skjønnsmessig vurdering ser ut til å ha vært et kjent fenomen for allmuen, kan det ha vært med på å oppmuntre dem til å ville delta i det krevende bergingsarbeidet, samtidig som det ga motivasjon til å ville inngå i forhandlinger om lønn.

Kystboerne på Hitra og Frøya hadde en viss grad av rettsbevissthet, og visste hvordan de skulle utnytte de rettene de hadde. Samtidens lover og forordninger ble gjort kjent for lokalbefolkningen på bygdetinget og kirkebakken flere ganger hvert år. Gjennom sakene som ble tatt opp på bygdetinget, kommer det fram at allmuen kunne ha god kunnskap om hvordan de skulle argumentere eller innsmigre seg overfor styresmaktene, der det var hensiktsmessig. Kystboerne var klar over at de var viktige for gjennomføringen av vrakbergingen, og visste å bruke risiko og verdien av egen innsats i forhandlinger om lønn.

Kersti Lust argumenterer også for at enkelte russiske godseiere i Østersjøområdet bevisst manipulerte utregningen av bergingslønnen, ved å overdrive hvor farlig arbeidet var, avstanden fra vraket til land og værforholdene. ⁴²⁹ Dette ville også ha vært en mulighet for kystbefolkningen på Hitra og Frøya. Forstrandseieren i Froan hadde lite å stille opp med når finnerne av den hollandske hvalfangskuten i 1730, hevdet at det var naturkreftene som førte til at vraket endte opp ved Frøya. Likevel vil det i de fleste sammenhenger være liten grunn til å tro at det var behov for å overdrive forholdene ved Hitra og Frøya.

De tøffe forholdene ved kysten var noe embetsmennene i distriktet var fullt klar over, ettersom de selv stadig måtte forsere de samme havområdene. I 1801, i forbindelse med *Zee Stars* forlis, krevde fogden 30 riksdaler for reisen frem og tilbake til Froan om vinteren, på grunn av «denne aardes vanskeligste Tid og farlige Hav reiser». ⁴³⁰ Det er derfor rimelig å regne med at embetsmennene var mottakelige for argumenter fra kystboerne, som nettopp handlet om denne typen forhold. Da kjøpmann Tønning i Trondheim motsatte seg hovedbergerens krav om mer lønn etter forliset av *De 2de Søstre* i 1802, ser vi hvordan fogden poengterer at manglende lokal kunnskap gjorde innsigelsene nærmest uvesentlige:

[...] for den Tiid han [hovedbergeren] har været ombord paa Skibet, og som han er vis paa, at Hr. Roshau[n] [kjøpmann Tønnings fullmektig], naar han Kientde de

⁴²⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Omkostninger over bergingslønn, vakthold og båter etter *The Hope*, av Johan Peter Koch, Sula 16. mai 1817

⁴²⁹ Lust 2017: 81

⁴³⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Omkostninger etter *Zee Star*, 10. februar 1802

Besværligheder som vare forbundne med at opholde sig Dag og Natt paa et Vrag imellem Brændinger og Skiær hvor det vilde Hav staaer paa, i sær i denne Vinter, som bestandig roset med Storm veyr, og hvor man saa at siige foruden strængt arbeide, var udsadt for livsfare; ikke ville misbillige, hvorfor samme bør tilstaaes Hoved biergeren.⁴³¹

Uttrykk som «det ville hav», «slemme fjorder» eller «havets makt», ble ofte brukt i bergingsjournalene for å understreke de naturkreftene kystboerne sto ovenfor. Dette er begreper som går igjen også i rettsmaterialet, korrespondansen mellom embetsmennene, samt andre samtidige kilder som skillingsviser og aviser. Det vitner om en type tenkemåte preget av å leve nært innpå de voldsomme naturkreftene, og en forståelse av havet som en overmakt, som selv ikke de mest dyktige sjøfolk og kystboere kunne forventes å hamle opp med. Havet utgjorde en fare og et hinder for menneskelig aktivitet, altså en fare som ble påført dem utenfra, og ikke en risiko man utsatte seg selv for. Dette var et faktum både kystboerne og de lokale embetsmennene var klar over. Det påvirket også diskusjoner om lønn, som i de fleste tilfeller ser ut til å ha blitt etterkommet. På denne måten fungerte bergingslønnen som mer enn bare en godtgjørelse, og som et insentiv til å delta i bergingen, selv i de tilfeller hvor det kunne stå om livet.

Kystbefolkningen levde hele tiden med vissheten om at også de selv kunne omkomme på sjøen. I kirkebøkene for Hitra prestegjeld finner vi gjennom hele perioden 1705-1820 bemerkninger om mennesker som har druknet eller «blev paa Søen».⁴³² Dette var derfor en realitet de måtte handle ut ifra gjennom hele bergingsvirksomheten, hvor selv det å sette foten på feil sted kunne bety den visse død:

Den Fahrilige stæd skibet laa, og den frygt af livets mistelse, ved dessen biærgning og forarbeidning, Thj naar Foden gleed, var ingen forhaabning, uden redning ved, om livet.⁴³³

Men ifølge bergingsjournalene ser det ikke ut til at noen fra lokalbefolkningen mistet livet under bergingsarbeidet. Vi finner tilfeller hvor de ble syke eller svake, men ingen skal ha omkommet. For losene var situasjonen en annen, ettersom deres oppgave var å gå om bord i skipet før selve ulykken. De tre losene fra Veiholmen på Smøla, som gikk om bord i *Jedinorog* i 1760 omkom

⁴³¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Fogden Johannes Rasmussens svar på innsigelse over bergingsutgifter etter *De 2de Søstre*, 1802

⁴³² «digitalarkivet.no, SAT, Ministerialprotokoller, klokkerbøker og fødselsregistre - Sør-Trøndelag, 634/L0525, Ministerialbok, Hitra prestegjeld, nr. 634A01, 1736-1775: 213»
<<https://media.digitalarkivet.no/view/16150/50198/4>>

⁴³³ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, Mappe nr. 7 – Et strandet grønlandsk skip på Hitra 1730-, Regning av Niels Cimber, 18. desember 1730

alle ulykkesnatten.⁴³⁴ Men vi finner mange eksempler på at lokalbefolkningen stadig gjorde vurderinger om arbeidet var forsvarlig. Enkelte ganger ble arbeidet avbrutt midt på dagen, andre ganger ble det nødvendig med opphold i flere dager eller uker. Enkelte dager kunne de berge vrakgods fra området rundt forlisstedet, men måtte la selve vraket ligge i fred på grunn av stor sjøgang. Nettopp dette tyder på at kystboerne hadde god evne og kunnskap til å gjøre bergingsarbeidet til en gjennomførbar oppgave, selv under de vanskeligste forhold.

Det var ikke bare eget liv og helse kystboerne risikerte når de bega seg ut i skjærgården. Bergingsarbeidet ville i de fleste tilfeller kunne være til hinder for andre næringer som kystboerne var avhengige av, og dermed føre til tap av inntekter. Dette gjaldt både fiske, seljakt, sanking av egg og dun, og de lokale kjøpmennenes handelsvirksomhet. Bergingslønnen var derfor like mye en erstatning for deres «nærings Sinkelse».⁴³⁵

I 1730 var det fiskere utenfor Froan som hadde oppdaget vraket av den hollandske hvalfangstskuten, og som derfor måtte beskjeftige seg med berging av vrak midt i fiskesesongen.⁴³⁶ Vrakbergning var mindre lukrativ for fiskerne, ettersom seifisket kunne gi ti ganger mer avkastning enn bergingsarbeidet: «Andet ansaae Een hvær Sej Fiskeriets nøtte, som paa de tider indfalt, Een Dag bedre, naar løkken føyed, end 10 dager vider her ved».⁴³⁷ Det kunne derfor bli vanskelig for fogden å samle nok folk. Når fiskerne likevel måtte bidra i bergingen, ble det derfor tatt ekstra hensyn hvis det skjedde under skrei- eller seifisket.

Selv om det var fiskeriet som i størst grad risikerte å bli forsømt under bergingsarbeidet, finner vi også eksempler på at dyreholdet kunne lide som følge av virksomheten. I 1817 forhandlet en del av kystboerne om økt lønn for vakthold, fordi:

Deres tab sagde de ville blive meget stort, dersom de ikke kan faae den forlangte løn for døgnet, da deres Kreatuere staaer Fare for at lide stor Sult og maaske creperer naar de

⁴³⁴ <digitalarkivet.no, SAT, Ministerialprotokoller, klokkerbøker og fødselsregistre – Møre og Romsdal, 581/L0931, Ministerialbok, Edøy prestegjeld, nr. 581A01/1751-1765: 407>, <<https://www.digitalarkivet.no/kb20070913650018>>

⁴³⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Regning av Henrik Dons, Rørøya 10. juli 1761

⁴³⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, Mappe nr. 7 – Et strandet grønlandsk skip på Hitra 1730-, Bergingsforretning etter en hollandsk hvalfangstskute av Niels Cimber i Vikan, 21-25. juli 1730

⁴³⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, Mappe nr. 7 – Et strandet grønlandsk skip på Hitra 1730-, Regning av Niels Cimber, 18. desember 1730

ikke kan komme paa Søen at fiske, formeldelst den slette Høiavlning iaar, og de altsaa maae ernære dens deres Kreaturer for største deelen med Fisk.⁴³⁸

Innbyggerne på Hitra og Frøya var allerede preget av uår i jordbruket i 1817. Det krevde en ekstra innsats for å skaffe nok fôr til dyrene gjennom vinteren. Da de ble hindret i dette fordi de måtte sitte vakt ved vraket, er det viktig å se forhandlingene om lønn som en del av et samfunn avhengig av selvberging.

Bergingsarbeidet krevde ikke bare store ressurser med tanke på tid og arbeidskraft, men også båter og andre redskaper. I forbindelse med *Jomfru Marias* forlis i 1716 var det ti båter med til sammen 37 mennesker om bord som drev berging på én og samme dag. Ettersom vrakberging ikke var en fast næring, fantes det heller ikke utstyr tilpasset dette bruket. Kystboerne måtte bruke egne båter og redskaper. Dette kunne medføre stor skade på utstyr, som kystboerne var avhengig av i sitt daglige virke. I 1817 bestod det meste av arbeidet i å berge tjære og bek fra *Rebecca*. Dette førte til stor slitasje på klær og utstyr, og ville bli dyrt å erstatte. Bergerne satte derfor en tydelig grense for hva de var villig til å gjøre, og til hvilken pris, nettopp på grunn av konsekvensene det fikk for muligheten til å forsørge seg i ettertid.

I tillegg til å kreve tid og ressurser fra fiskerne, kunne også vrakbergingen skape problemer for grunneieren, de lokale kjøpmennene, og andre eiere av naust og båthus. Da et vrak ble funnet utenfor Titran i 1795 ble det uttrykt bekymring for at vrakgodset skulle bli liggende i naustene for lenge, ettersom eierne selv hadde bruk for naustene ved det kommende fiskeriet.⁴³⁹ Vrakgodset kunne som nevnt ende med å bli liggende i år og dag, i påvente av at eier skulle melde seg. I 1802 krevde hovedbergeren økt lønn, fordi bergingsvirksomheten førte til at han måtte forsømme sin handelsvirksomhet på Sula:

Hoved biergeren, som ellers sidder i en vidtløftig Handel, kan have forsømt meget i sin Nærings møy, ved de idelige Ordinationer, Reiser og Arbeide, som har forefaldt i den Tiid,⁴⁴⁰

Konsekvensen av bergingsvirksomheten ute på øyene ble altså at hele lokalsamfunnet måtte legge til side sin daglige virksomhet, og gikk sammen om en ny og midlertidig næring, som

⁴³⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegoods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *Rebecca* av Rasmus Bye i Froan, 3-16. desember 1817

⁴³⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegoods vedrørende 1741-1806, Brev til stiftet 22. januar 1795

⁴⁴⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegoods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *De 2de Søstre* av Johannes Rasmussen på Sula, 3. april til 5. juni 1802

krevde tid og ressurser fra omtrent alle. Men der hvor enkelte norske forfattere har påpekt muligheten for stor avkastning ved berging av rikt lastede skip, har ingen tilfeller ved Hitra og Frøya tilsynelatende ført til økt velstand blant lokalbefolkningen. For de fleste handlet det i stedet om å utføre en handling basert på både plikt og medmenneskelighet, og om å forhandle seg fram til en lønn som kunne erstatte det som hadde gått tapt.

De ovennevnte eksemplene baserer seg i hovedsak på at kystbefolkningens tid og ressurser ble heftet ved bergingsarbeid, og hindret dem derfor i å gjennomføre andre oppgaver. Under bergingsarbeidet samlet kystboerne seg i store mengder ved forlisstedet, som altså hadde blitt et nytt sted for aktivitet ute i skjærgården. Men den uvanlige ansamlingen av mennesker kunne også få konsekvenser for seljakten og sinking av egg og dun fra ærfuglen.

I 1780 skrev sogneprest Bang om de ytterste øyene ved Froan, at «paa disse Udskiær, som af Uvedkommende ikke saa lettelig besøges, findes overflødigen Vildfugle-Ægg Ederduhn og Kobber eller Sælhunde».⁴⁴¹ Men når bergerne samlet seg i større grupper ute ved disse utskjærene, måtte de plutselig forholde seg til «den skade deraf flyder Paa Sælhund skytteriet, og ligesaa med Eder Fuglen som ikke kan læge sin ægg og dun i Roe paa Landet, formeldelst bestandig støy og uRoe af saa mange folk».⁴⁴² Dermed ble det også føyd til som ett av auksjonsvilkårene ved auksjonen etter *De 2de Søstre* at:

Kiøberen af Skibs-Vraget maae ikke ophugge samme forinden sidst i Juli Maaned da Fuglene, som lægger Æg paa Grognodden, hvor Vraget ligger, vil derved blive foruroeliget, og Eyeren lide Tab, henseende Duun og Fiær Veyde.⁴⁴³

Et forlis fikk altså ikke bare konsekvenser for selve forlisstedet, men også den økologiske balansen i et større område ved de ytterste øyene. Etter forliset av *Anna og Sara* i 1749 skrev grunneieren at «Efter den mundtlige beretning mig er indløbet Skal det indfaldende vrag af tiære Strække sig ofver en Mil vejs i længde og biærged paa land paa adskillige Stæder ved yderste Haf breeden».⁴⁴⁴ Forlisstedet var der hvor selve skipet forliste, og/eller vraket av skipet ble liggende. Men vrakgods kunne drive med strømmen i alle retninger, og derfor spre den

⁴⁴¹ Bang 1984: 23

⁴⁴² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806,

Opptegnelse over bergere etter *De 2de Søstre*, Henrik Borthen, Sula 5. juni 1802

⁴⁴³ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon over *De 2de Søstre* på Sula, 4. juni 1802

⁴⁴⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til fogden Johan Ruberg fra Rasmus Parelius, Hopsjøen 18. desember 1749

påfølgende aktiviteten utover et større område. Det var med andre ord mange gode grunner til at kystboerne benyttet anledningen til å forhandle om økt lønn.

Bergingslønn som kilde til konflikt

Bergingslønnen skulle altså sørge for at arbeidet ikke ble et risikofylt tapsprosjekt for lokalbefolkningen. Men det kunne også føre til uenigheter og konflikter. Når kystbefolkningen ikke mottok lønn innen rimelig tid, ble hovedgrunnlaget for oppmuntringsprinsippet svekket. Der hvor kystbefolkningen krevde mer enn det som var berettiget, kunne det også stilles spørsmål ved deres mulig egennyttige motiv.

Etter forliset av *Jomfru Anna Louise* i 1748 tok enkelte av bergerne tilbake noe av vrakgodset de hadde berget, som en direkte reaksjon på at de ikke hadde fått utbetalt den lønnen de hadde krav på. Fogden hadde vært bortreist til Vallersund i Åfjord tinglag, hvor et annet skip hadde forlist, og dermed ikke hatt mulighet til å sørge for utbetaling av lønn til avtalt tid. Hovedbergeren hadde på dette tidspunktet fortsatt behov for assistanse fra kystbefolkningen, men «naar Fiskerie indfalder, ere de omboende iche villige til biergning ihenseende dend forrige biergerløn iche aldellis dennem er betalt».⁴⁴⁵ Lovnaden om lønn skulle sørge for at lokalbefolkningen kunne delta i bergingsarbeidet. Når embetsmennene ikke fulgte opp, var det et effektivt, men også nødvendig grep fra kystboernes side, å holde tilbake sin arbeidskraft.

Årsaken til at kystboerne ikke var villige til å bistå i bergingen om de ikke fikk betaling, handlet i hovedsak om at de ikke kunne risikere å gå uten inntekter i lengre tid. Mange av innbyggerne på Hitra og Frøya var i utgangspunktet fattige mennesker, og ble i perioden 1705-1820 stilt overfor både kriseår i jordbruk og fiske, samt krig og uroligheter. Ved inngangen til de kalde vintermånedene hadde de fleste mer enn nok med å forsørge seg og sin familie. Det var derfor svært viktig å få betalt bergerne raskt. I 1730 ba fogden spesifikt om at bergerne måtte bli betalt så snart som mulig, og ønsket derfor å holde auksjon for å få tilgang på kontanter.⁴⁴⁶ Men ved det samme tilfellet finner vi bergere som endte med å forsyne seg av vrakgodset, som en slags erstatning for manglende bergingslønn.

⁴⁴⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til stiftamtman Fredrik Rantzow fra fogden Johan Ruberg, Eide 5. januar 1749

⁴⁴⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, Mappe nr. 7 – Et strandet grønlandsk skip på Hitra 1730-, Brev fra fogden Niels Cimber til stiftamtman Jacob Bentzon, Vikan 25. juli 1730

Flere mennesker fra nærmiljøet deltok i bergingsarbeidet i 1730. I tillegg deltok også andre mennesker, som hadde vært samlet til fisket utenfor Froan. Disse representerte en gruppe av «fremmede» bergere, som lokalbefolkningen hadde mindre mulighet til å utøve sosial kontroll over. De fremmede var ikke til stede da fogden gjennomførte den offisielle bergingsforretningen, men lokalbefolkningen kunne fortelle at det hadde vært fem båter ved vraket, utenom de selv, med folk fra Rissa, Levanger, Inn-Hitra, og Inntian på Frøya:

da de drog derfra, uagtet ald deris advarsel, tog saadant som de Kunde føre med sig til betaling, som de sagde, og meente, efterdj de hafde ikke penger at betale dennem med, dennem tilkom.⁴⁴⁷

De fremmede bergerne virker å ha hatt en klar formening om hva de hadde krav på, og valgte derfor å ta med seg deler av vrakgodset, som de mente tilsvarte bergingslønnen. Vi kan ikke utelukke at dette var et tilfelle av ren og skjær opportuniste, hvor manglende avtaler og oppsyn fra myndighetene ga dem mulighet til å ta med seg vrakgods. Men det kan også hende det var snakk om mennesker som hadde erfaring med hvor lang tid det kunne ta før de mottok lønn, og som ikke hadde anledning til å vente fordi de måtte reise hjem. For disse «fremmede» bergerne lå hjemmet utenfor forlisstedets omegn, og for enkelte av dem også utenfor tinglaget.

Å ta vrakgods som erstatning for lønn var én ting, men å holde tilbake hjelp i en situasjon hvor andre var i nød var noe helt annet. Et slik valg kunne nærmest uansett årsak være med på å gi kystboerne et dårlig rykte. Poul Holm poengterer at uenigheter om bergingslønn var et fenomen alle steder på kysten av Danmark, men at enkelte steder, slik som Anholt likevel fikk et særlig dårlig rykte. Dette tillegger han spesielt Holbergs beskrivelse av øya i *Peder Paars*, men han poengterer også at blant annet Christian IV i 1597, måtte gå imot de utilbørlig høye bergingslønnene som anholterne krevde.⁴⁴⁸ På Hitra og Frøya ser vi på den ene siden hvordan fogden ofte endte med å argumentere for at de praktiske forholdene berettiget kystboernes ønske og krav om økt lønn. På den andre siden kunne det være vanskelig å forene dette med forståelsen av bergingsarbeid som et resultat av «Menneskelighed» og menneskekjærlighet.

I *Store og gode Handlinger av Danske, Norske og Holstenere* brukte Ove Malling, som nevnt i kapittel II, beretningen om et forlis utenfor Hornbæk i Danmark i 1775, som eksempel på dyden

⁴⁴⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, Mappe nr. 7 – Et strandet grønlandsk skip på Hitra 1730-, Bergingsforretning etter en hollandsk hvalfangstskute av Niels Cimber i Vikan, 21-25. juli 1730

⁴⁴⁸ Holm 1991: 240

menneskekjærlighet. De danske kystboerne hadde risikert eget liv og helse for å redde den skipbrudne kapteinen, men ønsket ikke belønning, fordi de «ansaa det for Pligt, at have udrevet en ulykkelig Mand fra Døden».⁴⁴⁹ Lignende framstillinger av uselviske bergere finner vi flere steder i Danmark og Norge, hvor også helledåd har blitt belønnet med ulike påskjønnelser. I 1885 ble det ved kongelig resolusjon opprettet en Medalje for edel dåd, som ofte ble tildelt i forbindelse med redningsinnsatser ved forlis.

Her må vi sette et tydelig skille mellom det å redde menneskeliv og å berge vrakgods. Det er nettopp dette skillet som har vært nokså uklart i den norske forlislitteraturen. Der hvor mennesker har blitt beskyldt for å stjele fra skipsvrak, blir det satt i direkte sammenheng med å sette de skipbrudne menneskene i fare, eller å utøve vold og lovbrudd mot dem. Dermed framstilles det ingen variasjon i graden av kriminalitet. All ulovlig eller tvilsom aktivitet i forbindelse med forlis blir karakterisert som barbarisk og respektløs overfor de skipbrudne. Men som blant annet Brad Duncan har påpekt, kunne altruisme og opportunisme like så godt gå hånd i hånd. Han har funnet flere eksempler i Australia på at bergingsmannskapet først sørget for å berge de skipbrudne trygt i land, for deretter å dra tilbake til vraket for å stjele.⁴⁵⁰ Ettersom de skipbrudne menneskene på Hitra og Frøya som regel ikke var eiere av verken skip eller last, så ville ikke nødvendigvis det å stjele deler av vrakgodset være et lovbrudd mot dem, men mot kongen, forstrandseieren eller skipseierens eiendom. Det samme ville i teorien gjelde om de først berget mannskapet i land, for deretter å holde tilbake hjelpen med å berge vraket til de hadde forhandlet fram en akseptabel lønn. Likevel er det et poeng at oppfatningen av den menneskelige og kristne plikten til å hjelpe andre mennesker i nød ble satt på spill når kystboerne begynte å stille krav til bergingslønnen, med trussel om å holde tilbake hjelpen.

I 1749 forliste *Anna og Sara* ved Sula, og også da forliste et annet skip ved Vallersund i Åfjord tinglag. Det førte til at fogden ble opptatt med to saker samtidig. Ved forliset i Vallersund endte det med konflikter angående bergingslønnen. Kapteinen og hans mannskap hadde overlevd, men trengte hjelp til bergingsarbeidet. Kapteinen skrev:

Vi bad almuen om deres Hielp, mens forefant dem meget Egennyttige, de blev Enstemmig aftalt icke at ville Hielp mig, foruden Jeg vilde Love dem 1 ½ ort om Dagen,⁴⁵¹

⁴⁴⁹ Malling 1794: 40

⁴⁵⁰ Duncan 2006: 238

⁴⁵¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til stiftamtmann Fredrik Rantsow fra Foppe Gerrits, Trondheim 12. januar 1750

Da *Rebecca* forliste ved Froan i 1817, gikk også bergerne sammen og erklærte enstemmig at «de paa ingen maade kunde for Arbeide hermed gaae under 12 [daler]» på grunn av arbeidet med tjæren.⁴⁵² Ved begge disse tilfellene kommer det fram at allmuen gikk sammen om en «enstemmig» avgjørelse, som viser et sterkt samhold i møte med både fremmede mennesker og de dansk-norske myndighetene. I 1817 ser det derimot ikke ut til at bergerne la det fram som et absolutt krav, men fikk ønsket innvilget på grunn av de vanskelige forholdene. I Vallersund ble det lagt fram mer som et ultimatum, men kravet ble ikke etterkommet. Noen måneder senere kom fogden selv til stedet for å avgjøre den endelige lønnen, som endte på 1 ort dagen.⁴⁵³ Kanskje var det lettere å stille krav til kapteinen, som befant seg i en presset situasjon, enn det var å stille krav til fogden? Men som loven tilsa, var det fogden som avgjorde bergingslønnen, når kaptein og lokalbefolkning ikke kom til enighet.⁴⁵⁴

Det var ikke bare kystbefolkningen som kunne virke urimelige overfor kapteinen. Da det nederlandske skipet *De Gecronede Hoob* forliste ved Strømsholmen på Nordmøre i 1715, overlevde hele mannskapet. De ba derfor om losji hos Henrich Nielsøn på stedet. Han svarte med at han som «fattige mand var øm i slig uløcheligh tilfælde og efterkom skipperens begiæring, og Pleyede dem det beste ieg kunde». Men kapteinen og mannskapet ble værende i lang tid og det kostet mye å brødfø dem. Nielsøn hadde kontakt med rederens fullmektig i Trondheim, som gikk god for å betale utgiftene. Kapteinen og mannskapet kunne derfor forlate stedet, uten å betale for sine utgifter. Men da Nielsøn kom hjem fra en reise til Bergen, fant han en skriftlig protest fra kapteinen liggende hjemme. Nielsøn skrev da at «Vj Fattige Biærgere ville sætte tilside at vj till vor stoore schade varre saa Daarlige at vj oprettede Contracten saa Limfældig [lemfældig] med schipperen».⁴⁵⁵

Både med og uten avtaler og kontrakter kunne bergingslønnen bli en kilde til konflikt og uenigheter. Kystboerne kunne i enkelte tilfeller tilegne seg vrakgods eller kreve inntekter som stilte dem i et dårlig lys, men samtidig oppstod det en rekke tilfeller hvor de måtte kjempe og argumentere for sine rettigheter, i møte med både kaptein og embetsmenn. Dette kunne i enkelte

⁴⁵² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *Rebecca* av Rasmus Bye i Froan, 3-16. desember 1817

⁴⁵³ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Forretning over bergingslønn av fogden Johan Ruberg, Vallersund 5. juni 1750

⁴⁵⁴ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 17

⁴⁵⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 6 – «DE GEKRONEDE HOEP» fra Holland, på vei fra Arkangelsk, strandet ved Vadmelsneset på Nordmøre, Brev til stiftamtman Iver von Ahnen fra Henrich Nielsøn, Strømsholmen 20. august 1717

tilfeller føre til et anstrengt forhold mellom lokalbefolkningen, embetsmennene, det skipbrudne mannskapet og skipseieren, via hans kommisjonærer. Dette ble nettopp konsekvensen av at bergingsarbeidet tok form av en forholdsvis organisert virksomhet og inntektskilde, basert på en uunngåelig og uavklart innblanding i andre menneskers affærer.

Avslutning

Ved å se nærmere på det lovlige, og lovpålagte, bergingsarbeidet ved Hitra og Frøya i perioden 1705-1820, framstår vrakberging nettopp som en regelmessig uregelmessighet i kystboernes tilværelse. I form av en midlertidig, inntektsbringende binæring glir det inn i et oppgavelandskap preget av ulike typer oppgaver og stadige tilpasninger. På den ene siden kan vi si at vrakberging nærmest lå latent i landskapet som en mulig aktivitet, og som ble utløst ved funn av vrak i skjærgården. Dette var en aktivitet kystboerne hadde kunnskap om, og erfaring med. Å være på utkikk etter vrak ble derfor en del av måten kystboerne tilegnet seg kystlandskapet på. Men på den andre siden var det en aktivitet de ikke kunne forutsi eller planlegge for, og hele den omfattende virksomheten måtte iverksettes raskt. Dette medførte et nokså brått brudd med kystboernes daglige virksomhet, og kunne gå på bekostning av andre næringer. Samtidig krevde det mer kreative løsninger og bruk av hele lokalbefolkningen som arbeidskraft. Vrakberging var altså en aktivitet som forutsatte en kystbefolkning med utstrakt kunnskap om det å ferdes ute i skjærgården.

Den viktigste årsaken til at vrakberging som aktivitet skiller seg fra mange andre aktiviteter, er det faktum at det ble forventet at kystboerne skulle forvalte andre menneskers eiendom og affærer. Spesielt i den liminale fasen var betingelsene for det konkrete tilfellet ennå ikke gitt, men bergingsarbeidet måtte uansett gjennomføres. Hvem sine affærer det var snakk om var heller ikke avklart. Vrakene ble derfor i en viss periode liggende nettopp på grensen av, eller utenfor samfunnets rammer, og kunne i likhet med selve stranden som en liminal sone, gi et økt rom for overskridende oppførsel.

Kapittel V: Vrakplyndring – fordølgning av «ingen værdie»

Når vi nå har plassert vrakberging som en midlertidig binæring på Hitra og Frøya, kan vi gå ut ifra at kystboerne visste hvordan de skulle håndtere vrak på lovlig måte. Ved de førte registrerte tilfellene av forlis i perioden 1705-1820, ble det altså utført lovlig vrakberging. Dermed er bildet av kystboerne som brutale og barbariske plyndrere, slik de ofte har blitt framstilt i den norske forlislitteraturen, blitt nyansert. Likevel finner vi eksempler på at lokalbefolkningen på Hitra og Frøya tøyde grensene for hva fogden kunne akseptere. Men ikke alt som foregikk kan defineres som direkte plyndring og tyveri av vrakgods. I stedet synes det å eksistere en gråson mellom lovlig og ulovlig håndtering av vrak.

I internasjonal litteratur har vrakplyndring ofte blitt forstått som en del av en kystkultur hvor det handlet om å nyttiggjøre seg alle havets ressurser. Det ble en del av kystboernes oppgavelandskap og helhetlige økonomi. I enkelte tilfeller har det også blitt tolket som et slags bevisst opprør mot regler og innskrenkning av rettigheter ovenfra. I denne sammenheng tolket John Rule vrakplyndring i England som en reaksjon på innstramminger i forhold til kystboernes tidligere inntekter fra vrak, på samme måte som krypskyting ble en reaksjon på privatisering av tidligere allmenninger.⁴⁵⁶ Det er nettopp dette mange norske forfattere indirekte har påpekt, ved å sette kystboernes håndtering av vrak i sammenheng med strandretten. Da var det finnerens eiendomsrett på vraket som ble innskrenket av skipseierens rett på eget vrak, eller kongens rett på herreløst vrak.

Slike teorier dreier seg i utgangspunktet om at kystboere som unndro vrakgods, hadde gjort et bevisst valg om å trosse lovverk og myndigheter, basert på en forståelse av gamle rettigheter eller også ren nødvendighet. De tilegnet seg ressurser de mente var en del av deres eget ressurs- og inntektsgrunnlag. Men på Hitra og Frøya virker det først og fremst å dreie seg om uklare grenser for hva som kunne aksepteres fra myndighetenes side. Vrakberging var en aktivitet og en virksomhet som allerede baserte seg på innblanding i andres affærer. Selv lovlig berging hadde altså gitt lokalbefolkningen et økt spillerom, og tillatt dem å krysse grenser de ellers ikke kunne. På denne måten stiller plyndring i en annen kategori enn andre former for kriminalitet, fordi grensene mellom lovlig og ulovlig allerede var forskjøvet. Fogden ser ut til å ha vært villig til å akseptere flere ulike måter å håndtere vrakgods på, som derfor fikk betydning for hvordan kystboerne valgte å håndtere hvert enkelt tilfelle av forlis.

⁴⁵⁶ Rule 1997: 157

Det som i utgangspunktet kan virke som et forsøk på å gjemme unna vrakgods, kunne like så godt bli akseptert som en del av den ordinære bergingsvirksomheten av fogden. Den liminale fasen av bergingsarbeidet, som nevnt i kapittel IV, var preget av uklare betingelser, kreative løsninger og mulighet for overskridende oppførsel. Det skapte derfor rom og behov for en skjønnsmessig håndtering av kystboernes aktiviteter. For det var i det første tidsrommet etter selve ulykken at eventuelle forsøk på plyndring ble begått på Hitra og Frøya. Men avgjørelsen om hvordan kystboernes handlinger skulle tolkes ble først tatt under den offisielle bergings- og inkvisisjonsforretningen. Det må ha gitt kystboerne et økt rom for å forsøke å tøyne grensene, og opparbeide seg kunnskap og erfaring om hvordan lovbestemmelsene ble håndtert i praksis.

Et viktig mål med dette kapittelet er å se nærmere på vrakplyndring med utgangspunkt i en forståelse av kystlandskapet som et liminalt landskap, og vrakbergning som en del av kystboernes oppgavelandskap. I denne sammenheng er det interessant å se hvordan Alf Lüdtkes begrep *Eigensinn* gir en helt annen innfallsvinkel til å forstå enkelte av forsøkene på plyndring. Mennesker handler ikke bare sammen i fellesskap, men de er også egenrådige, og finner sin egen måte å utføre oppgavene på. Denne egenrådigheten eller *egenviljen*, kunne både falle innenfor og utenfor myndighetenes oppfatning av hva som var rett og galt, men var ikke nødvendigvis et bevisst forsøk på å hevde sin egen rett eller gjøre opprør.⁴⁵⁷

I dette kapittelet skal vi altså se nærmere på de konkrete tilfellene av plyndring som fant sted på Hitra og Frøya i perioden 1705-1820. Det dreier seg i hovedsak om mindre tilfeller av unndragelse og fordølgning av vrakgods, som enten ble akseptert som en del av den lovlige bergingsvirksomheten, eller som krysset grensen til det som ble betraktet som tyveri. Men hvor gikk så grensen mellom lovlig og ulovlig håndtering av vrakgods, og på hvilken måte kunne kystboerne tøyne denne grensen? Forliset av det tyske handelsskipet *Die Frau Magdalena* i 1809 er det eneste tilfellet hvor en gruppe mennesker fra Hitra og Frøya ble dømt for vrakplyndring i denne perioden. Denne saken blir derfor et viktig utgangspunkt for å se nærmere på motiver for plyndring, og hvilke forutsetninger som var til stede når en slik aktivitet foregikk.

Det vil også være et viktig mål å få et klarere bilde av kystboernes handlingsrom, og i hvilken grad vrakplyndring faktisk forekom. Samtidig er det viktig å få nyansert den sterke tradisjonen med å skylde på strandretten og forestillingen om den barbariske kystboeren. Jeg vil også vise

⁴⁵⁷ Ingar Kaldal, *Alltagsgeschichte og mikrohistorie*, Trondheim 1994: 37

at kystboernes holdning til vrak var nært knyttet til deres forhold til fogden. I sitt embete hadde han både interesser i å kontrollere kystboerne, og å gi dem et visst slingringsmann i håndteringen av vrak.

Plyndring eller berging – en juridisk og moralsk gråson

I den norske forlislitteraturen har det ikke blitt gjort særlig forsøk på å framstille *vrakberging* som en moralsk forsvarlig virksomhet. Utover det å komme skipbrudne mennesker til unnsetning, har de fleste forfattere framstilt berging av vrak som en direkte utnyttelse av andre menneskers ulykke. Det har derfor gjort det vanskelig å skille mellom lovlig berging og ulovlig plyndring. Et uttrykk som ofte går igjen er «Den enes død den andres brød». ⁴⁵⁸ Men som den franske renessansefilosofen Michel de Montaigne har poengtert, så er dette i grunn noe som gjennomsyrer *hele* samfunnet. Selv en prest tjener på menighetens død og laster, og bonden på kornmangel og høye priser på brød. Montaigne mente derfor at alle mennesker på en eller annen måte var avhengig av andres menneskers ulykke eller tap, fordi all endring og utvikling betyr en nedgang eller tap av noe annet. ⁴⁵⁹ Men ved forlis blir avstanden mellom ulykke og utnyttning mye kortere. Berging måtte nødvendigvis foregå samtidig som de skipbrudne ble reddet i land, lå syke av frostbitt og skader eller ble funnet død, og dermed virker det kanskje mer tvilsomt at noen kunne tjene på en slik situasjon. Av den grunn har både berging og plyndring ofte blitt satt i direkte sammenheng med en barbarisk tilnærming til andre mennesker i nød.

Ut ifra kildematerialet fra Hitra og Frøya i perioden 1705-1820 ser vi nettopp hvordan skillet mellom lovlig og ulovlig aktivitet framstår uklart, men av helt andre grunner. I stedet for at den lovlige bergingsvirksomheten ble oppfattet som umoralsk, var det i stedet den potensielt ulovlige aktiviteten som i større grad ble oppfattet på lik linje med lovlig berging. Vi finner ingen antydninger til virkelig omfattende plyndringsforsøk, men i stedet flere tilfeller av mindre unndragelser av vrakgods. Slike forsøk på unndragelse hindret ikke kystboerne i å bidra i det øvrige bergingsarbeidet, og det ser heller ikke ut til å være ett eneste tilfelle hvor kystboerne røvet direkte fra de skipbrudne, eller utøvde vold mot dem. Ett mulig unntak er etter forliset av *Jedinorog* i 1760, som vil bli omtalt i kapittelet om «Frykten for den barbariske kystboer».

⁴⁵⁸ Eksempler: Bloksgaard 2003 og Lian 2007: 8

⁴⁵⁹ Michel de Montaigne, *Essays: Første bok*, Oslo 2009: 155

Det stjålne vrakgodset bestod som regel av gjenstander av forholdsvis liten verdi, forbruksvarer og nyttegjenstander. Noen tilfeller av unndragelse ble i kildematerialet betegnet som tyveri og fordølgning, men som regel ser det meste ut til å ha blitt innlemmet som en del av den ordinære bergingsvirksomheten, ved at fogden ordnet opp i situasjonen på stedet. I slike tilfeller unngikk de skyldige straff og ble i stedet betegnet som «bergere», og vrakgodset ble håndtert på lik linje med annet berget vrakgods. Det virker derfor som om både kystbefolkningen og de lokale embetsmennene opererte innenfor en gråsoner, hvor det ikke alltid var gitt på forhånd hvor skillet mellom berging og plyndring gikk. Svaret berodde på en skjønnsmessig vurdering gjort av fogden i *etterkant* av handlingene.

Cathryn Pearce har pekt på hvordan administrasjonen av det engelske rettssystemet på 1700-tallet hadde skapt flere slike sfærer av omstridte rettsområder, som hver ble preget av skjønnsmessige valg. Denne typen skjønnsmessig justis åpnet for flere alternative utveier for allmuen, til tross for strenge formuleringer i loven. Pearce mener dette må ha vært noe kystboerne hadde erfaring med, og som preget deres forståelse av eget handlingsrom.⁴⁶⁰ Én slik alternativ utvei var en form for belønning. Lokalbefolkningen fikk mulighet til å levere tilbake det vrakgodset de hadde stjålet og samtidig motta bergingslønn, i stedet for å bli anklaget og straffet.⁴⁶¹ På denne måten var det større sjanse for at forbrytelsen ble innrømmet og rettet opp i. En annen form for skjønnsmessig justis var benådning. I perioden hvor vrakplyndring skulle straffes med døden, kunne de skyldige bli benådet i siste liten. Dette mener Pearce viser hvordan styresmaktene kunne utøve både dømmekraft og storsinnethet, samtidig som det virket avskrekkende, fordi det var umulig å forutse hvem som ble benådet.⁴⁶²

Både i England og i Danmark-Norge ser vi at de lokale myndighetens håndtering av loven fikk stor innvirkning på folks dagligliv og holdninger. Pearce mener dette forklarer hvorfor de strenge lovene ikke ser ut til å ha påvirket plyndringsaktiviteten i England i noen stor grad. Skjønnsmessig rettshåndhevelse hadde gitt kystboerne mulighet til å holde på en egen forståelse av retten til å sanke vrakgods, til tross for lovbestemmelser som sa det motsatte.⁴⁶³ Dette kan nok også til dels gjelde for Hitra og Frøya, hvor fogden sørget for at mye kunne plasseres innenfor rammene av det lovlige bergingsarbeidet og ga dermed kystboerne en alternativ utvei.

⁴⁶⁰ Pearce 2007: 146

⁴⁶¹ Pearce 2007: 149-150

⁴⁶² Pearce 2007: 153-154

⁴⁶³ Pearce 2007: 157

Men det er ikke nødvendigvis slik at dette slingringsmonnet ble gitt kun for å håndtere handlinger basert på en gammel hevd på vrakgods. I stedet kan det ha vært et mål å ville gi bergerne et økt handlingsrom i et tidsrom hvor forholdene ennå var uoversiktlige, og på den måten skape bedre vilkår for en mer organisert bergingsvirksomhet. For ettersom det ikke var mulig å holde kystboerne under direkte oppsyn i den første perioden etter et forlis, ble det i stedet mulig å få kontroll over situasjonen gjennom en mer rundhåndet håndtering i etterkant. Ett problem som krevde en slik rundhåndet håndtering, var når kystboerne berget vrakgods og tok det med seg hjem.

Oppbevaring og angivelse av vrakgods

På Hitra og Frøya finner vi flere eksempler på hvordan lokalbefolkningen valgte å oppbevare vrakgods de hadde berget hjemme hos seg selv, før de leverte det inn til myndighetene: enten på eget initiativ, i forbindelse med en offisiell inkvisisjon eller på direkte formaning fra fogden. Å ta med seg vrakgods hjem i eget hus var ikke en ulovlig aktivitet i seg selv. I enkelte tilfeller kunne det være snakk om et reelt forsøk på å gjemme unna vrakgods for fogden, men det kunne like så godt dreie seg om en mer beleilig oppbevaring, før de fikk anledning til å frakte det videre til et felles oppsamlingssted. Grunneieren sørget ofte raskt for oppbevaring av vrakgods, men likevel var det i enkelte tilfeller først når bergingsforretningen ble gjennomført, at alt ble samlet under sikker forvaring av fogden. Det betydde at deler av det bergede vrakgodset kunne bli liggende usikret over lengre tid, uten oppsyn av verken grunneier, fogd eller lensmann. Vrakgods som lå spredt rundt på de ulike gårdene, hadde altså potensiale til å ende opp både som berget vrakgods og som bortgjemt tyvgods. Det var heller ikke slik at kystboerne nødvendigvis hadde gjort et bevisst valg på dette da de først berget vrakgodset i land. Det endelige valget ville bero på de muligheter kystboerne ble stilt overfor, og det som best ville gagne den enkelte der og da. Fogden måtte derfor både sørge for å oppmuntre kystboerne til å levere inn alt vrakgods til ham, samtidig som han måtte forhindre eventuelle forsøk på unndragelse, altså både utvise storsinnethet og streng dømmekraft.

Kystboerne hadde nok erfaringer med bergingsforretninger til å vite at fogden, sammen med vitner fra lokalsamfunnet, ville foreta grundige undersøkelser i en viss radius rundt forlisstedet, og at det ville lønne seg å oppgi alt for fogden til riktig tid. Fogden må samtidig ha visst at det var en mulighet for å finne bortgjemte ting ved en slik inkvisisjon. Derfor visste han nok også at det ville være større sjanse for å unngå tap av vrakgods, om han ga kystboerne mulighet til å

levere fra seg alt uten videre konsekvenser. Ifølge forordningen av 1705 var det nettopp gitt rom for å unngå straff for de som unndro vrakgods, og deres medsammensvorne, hvis det «bliver beviiselig aabenbaret inden tu eller tre Aar» eller «naar der om inqvireres». ⁴⁶⁴ Men det ble opp til fogden å avgjøre hvordan dette skulle håndteres i praksis.

Da *St. Johannes* forliste utenfor Sula i 1741 oppga fire menn å ha funnet en del brennevinsankere, som de hadde oppbevart hjemme hos seg selv. Det ble innrømmet på forespørsel av lensmannen og innlevert til fogden omtrent to uker senere. ⁴⁶⁵ Funnet av disse tønnene nevnes altså i sammenheng med noe som foregikk litt på siden av det øvrige bergingsarbeidet, men det medførte ingen annen oppfølging enn at tønnene ble registrert og samlet inn sammen med resten av vrakgodset. Det samme skjedde også ved forliset av *Anna og Sara* utenfor Sula i 1749, da en god del tønner med tjære ble funnet rundt forlisstedet og samlet opp på ulike steder. Flere tønner hadde blitt fraktet til blant annet Vikan og Kvalværet på Frøya. Dette ble opplyst til fogden under den offisielle bergingsforretningen, og bergerne fikk lønn for arbeidet med tønnene. Ved samme anledning kom tre menn og leverte til sammen én tønne tjære og en halvfull kasse harpiks. Dette hadde de ikke opplyst om på forhånd, og derfor fikk de heller ikke lønn for arbeidet:

Christopher dyrøe leveret Een fustagie som hand fra qualvæhr har taget hvorpaa var 2 a 3 kander og derfor ingen biergerløøn paa [...] Paul Nielsen og Anders Andersen dyrøe har for fuldmægtigerne frem leveret j Wichen I liden Casse uden laag omtrent half, fuld af harpikx som ej for hen er angivet, og des aarsage er ej nogen Biergerløøn betalt. ⁴⁶⁶

I dette tilfellet ble det altså avgjørende på hvilket tidspunkt det ble opplyst om det bergede vrakgodset. Selv om de tre mennene leverte fra seg gjenstandene ved samme anledning som de andre bergerne, var de likevel for sent ute med å oppgi muntlig for fogden hva de hadde tatt. Under den samme bergingsforretningen kom det også fram hvordan en annen gruppe bergere hadde levert til sammen ti tønner med tjære «som de har villet bringe igien tilstædet førend nogen eftersyhn hos dennem har skeed». ⁴⁶⁷ Å komme fogden i forkjøpet ble altså avgjørende for hvordan oppbevaring av vrakgods i eget hjem ble oppfattet. De tre mennene ble ikke betegnet som tyver i bergingsjournalen, og det ble heller ikke snakk om andre konsekvenser

⁴⁶⁴ Fredrik IVs forordning av 1705, artikkel 9, 11 og 12

⁴⁶⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *St. Johannes* av Johan Ruberg på Sula, 4. desember 1741 til 3. mars 1742

⁴⁶⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Tillegg til bergingsforretningen etter *Anna og Sara*, 23. juni 1750

⁴⁶⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *Anna og Sara* av Johan Ruberg på Sula, 9-26. januar 1749

utover tap av bergingslønn. Fogden hadde altså foretatt en vurdering som skilte de tre mennenes innsats fra de øvrige bergerne, men valgte likevel å føre alt inn i bergingsjournalen sammen med det øvrige bergingsarbeidet. Hele denne situasjonen ble altså håndtert lokalt av fogden.

Da det russiske krigsskipet *Jedinorog* forliste ved Sæbuøya utenfor Hitra høsten 1760, var det mange som drev med berging og som de mottok lønn for. Da fogdens fullmektig ankom stedet to uker etter forliset, var noe av det første han gjorde å formane hitterværingene om å levere inn alt de hadde berget. Dagen etter kom trettifire mennesker og leverte fra seg vrakgods, i form av blant annet tauverk, trestykker og jernbolter. Dette var gjenstander de hadde berget fra vraket *før* fogdens fullmektig ankom stedet, men som de *ikke* fikk lønn for. Dette minner altså om behandlingen de tre mennene fikk i 1749. Det interessante er at atten av disse menneskene også stod opplistet som mottakere av bergingslønn i den samme perioden. Så i løpet av de to ukene før myndighetene ankom, var det altså atten mennesker som berget vrakgods de fikk betaling for, samtidig som de berget noe vrakgods som de *ikke* fikk betaling for.⁴⁶⁸ Dette viser nok en gang at fogden, eller i dette tilfellet fogdens fullmektig, foretok en skjønnsmessig vurdering av bergernes ulike måter å håndtere vrakgods på.

I motsetning til de tre mennene i 1749, hadde hitterværingene i 1760 levert fra seg vrakgodset ved første oppfordring og ved første anledning, etter at fogdens fullmektig ankom stedet. Her var det altså ikke snakk om ulike tidspunkt for angivelse, men at fogdens fullmektig skilte mellom to ulike typer aktiviteter. Det ene var en type arbeid som ga bergerne rett på en fast daglønn, det andre var en aktivitet som handlet om å sanke vrakgods, og som ble «akseptert», men ikke belønnet. Begge aktivitetene ble gjennomført i den liminale fasen av bergingsarbeidet, hvor bergerne ikke var under oppsikt av andre enn grunneieren. De trettifire menneskene ble ikke anklaget for tyveri, men det var likevel snakk om at de «har taget [strandet gods] af Skibsvraget». I dette tilfellet virker det derfor som om fogdens fullmektig kun anså det å samle vrakgods hos grunneieren, eller i hauger på stranden, som korrekt håndtering, og at det å frakte vrakgodset hjem var uriktig. Dette blir derfor en annen skjønnsmessig vurdering enn i 1749.

Det interessante med disse eksemplene – *St. Johannes* i 1730, *Anna og Sara* i 1749 og *Jedinorog* i 1760 – er altså hvordan det i alle tre tilfeller var snakk om mennesker som hadde berget vrakgods, og oppbevart det hjemme hos seg selv, før de leverte det fra seg under bergings-

⁴⁶⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Henrik Bull på Rørøya, 3-15. november 1760

forretningen. Ingen av tilfellene resulterte i annen form for straff enn tap av bergingslønn. I stedet viser det hvordan bergingsvirksomheten kunne bestå av både lønnet bergingsarbeid og «bergning» som de ikke mottok betaling for, men som ei heller ble betegnet som forsøk på plyndring. Dette viser noe av kompleksiteten i bergingsarbeidet, og at ikke alle sider av virksomheten kan sies å falle innenfor rammene av en mer strukturert og organisert virksomhet. Det handlet om å forsøke å integrere ulike handlinger og alternative løsninger, under de vide rammene av en bergingsforretning. Det slingringsmonnet som ble gitt ble avgjørende for å kunne få kontroll over det som ved hvert enkelt tilfelle av forlis var en variert gruppe mennesker, og som opererte under stadig varierende forhold.

I den liminale fasen hadde kystboerne i mange tilfeller gode muligheter til å gjemme unna vrakgods før både fogden, grunneieren og andre fra lokalsamfunnet dukket opp. Derfor vil det i flere tilfeller være snakk om mennesker som valgte å utnytte situasjonen til egen fordel, når muligheten først bød seg. Fogdens håndtering av bergingsarbeidet blir derfor et slags motsvar til denne typen opportuniste, ved å legge til rette for at kystboerne igjen kunne velge det som var fordelaktig for dem selv, nemlig å angi det de hadde tatt, mot å slippe straff.

Et spesielt interessant eksempel i denne sammenheng er forliset av briggen *De Trende Brødre* ved Gåsøya i 1813. Hele mannskapet omkom, og Ole Olsen, som med sin familie var de eneste innbyggerne på øya, fikk anledning til å gjemme unna vrakgods før vraket ble oppdaget av andre. Da fogden senere gjennomførte en inspeksjonsrunde på Gåsøya, påstod Ole Olsen at han ikke hadde noen gjenstander fra vraket i sin besittelse, og låste villig opp for fogden og hans menn. Men under inspeksjonen fant de raskt ut at Ole hadde løyet for dem. Mellom veggen og sengen i stuen fant de en gammel matrosbukse og et stykke seilduk fra vraket. Videre fant de en eske med talglys under en kastenot på loftsvalen, en sekk med gryn gjemt under en seng på loftet og en sekk som hadde blitt lagt som underlag i en seng. De fant også en kornsikt med gryn, en sukkerdåse og en teigkurv i en bod og to par tekopper nedlåst i en kiste. Ved bryggen fant de diverse jernbolter som lå gjemt bak noen tønner, og en halv tønne tjære, som var synlig plassert oppi en større tønne uten lokk. Til sammen var dette verd ca. 10 riksbankdaler. Da Ole Olsen ble spurt hvorfor han ikke hadde oppgitt alt dette da fogden tidligere spurte han direkte, skal han ha svart: «Hans forbavelse gjorde at han icke kom sig dertil, han tænkte dog riktig derpaa».⁴⁶⁹

⁴⁶⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *De Trende Brødre* av Christen Gramm på Sula, 30. april til 12. mai 1813

Ole Olsen prøvde altså ikke å forsvare seg med noe argument om moralsk berettigelse og hevd på gamle rettigheter, men mente heller det var snakk om en ren forglemmelse. Intensjonen skal altså ha vært å levere alt tilbake på eget initiativ, på samme måte som han også hadde levert et par andre gjenstander til fogden ved samme anledning. Vi kan ikke se helt bort ifra at 63 år gamle Ole Olsen kan ha vært både glemsk og distré, men gjenstandene som han hadde i sin besittelse lå spredt på ulike steder, nedlåst i kister, under og bak møbler. Derfor virker det heller som om han har gjort et forsøk på å skjule vrakgodset, men likevel ikke *for* godt: en tønne tjære var blitt plassert oppi en større tønne, men uten noe lokk til å skjule innholdet. Det er derfor mulig at vi her har fått et innblikk i noe av spillet mellom lokalbefolkningen og embetsmennene, hvor kystboerne kunne forsøke å tøye grensene ved å ta en viss kalkulert risiko. Verdien av det Ole hadde tatt var såpass lav at det ikke ville utløse noen streng straff. Gjenstandene han leverte til fogden før resten av vrakgodset ble oppdaget, kan ha vært et forsøk på å gjøre videre inspeksjon overflødig. Samtidig var vrakgodset gjemt på en slik måte at det lett kunne oppdages hvis fogden likevel gjennomførte en inspeksjon, og kunne dermed lettere bortforklares.

I likhet med forholdene etter *Anna og Saras* forlis i 1749 ble ikke Ole Olsens handlinger betegnet som tyveri eller fordølgning, og gjenstandene ble samlet inn og lagt sammen med resten av vrakgodset. Ole Olsen hadde også bidratt i det øvrige bergingsarbeidet, og mottok lønn for elleve dagers arbeid, i tillegg til å ha sittet vakt ved vraket sammen med andre.⁴⁷⁰ Han kombinerte altså ordinært bergingsarbeid og vakthold, med det som virker som et forsøk på unndragelse. Men i motsetning til situasjonen i 1749 ble det opp til fogden å avdekke de bortgjemte gjenstandene på Gåsøya. Derfor er det interessant at det heller ikke i denne sammenheng fikk større konsekvenser eller ble betegnet som tyveri. I stedet ble det av avgjørende betydning at vrakgodset i det hele tatt ble oppdaget og innsamlet til slutt. Dermed kunne fogden likevel akseptere det som en del av bergingsvirksomheten, i vid forstand. Ut ifra dette tilfellet er det derfor grunn til å tro at fogden hadde stor motivasjon til å ville håndtere slike situasjoner lokalt på denne måten. Det betyr samtidig at alternativet om å la kystboerne levere tilbake det de eventuelt hadde tatt, mot å slippe straff, må ha vært godt kjent blant kystbefolkningen, og kan derfor ha påvirket deres handlinger og valg. Vi finner ikke forsøk på å plyndre *hele* skipsvrak, men i stedet flere tilfeller av mindre unndragelser som ikke ble oppfattet som noen stor trussel av myndighetene. I stedet kunne det aksepteres som en del av det uoversiktlige bildet i den liminale fasen av bergingsarbeidet.

⁴⁷⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Regning over bergingsarbeidet etter *De Trende Brødre* av Johan Peter Koch, Sula 5. mai 1813

Et uttrykk for egenvilje

Hvis vi holder oss til Ole Olsen og *De Trende Brødre* kan vi også se nærmere på mulige motiv og forklaringer bak hans handlinger i 1813, og utsagnet om hans «forbauselse». Som husmann ute på trøndelagskysten må vi regne med at Ole Olsen i utgangspunktet levde under nokså harde kår.⁴⁷¹ I 1813 herjet Napoleonskrigene og den britiske handelsblokaden og hungersnøden hadde rammet landet. Den 25. april brøt det også ut matopprør i Trondheim, altså bare en uke etter *De Trende Brødre* forliste 17. april. Mangel på korn hadde ført til en sterk prisstigning på kornvarer, og kjøpmennene i Trondheim ble beskyldt for sabotasje.⁴⁷² Mye taler derfor for å slutte seg til John Rules konklusjon om at unndragelse av vrakgods hang sammen med fattigdom og urolige tider.⁴⁷³

Da briggen *Neutral* forliste utenfor Sula i 1806 hadde Ole Olsen også deltatt i bergingsarbeidet, og tatt med seg en del sitroner og en sekk «smak» (farvestoff av planten sumak) hjem til Gåsøya. Ved dette tilfellet oppga han selv det han hadde berget uoppfordret og leverte det til fogden.⁴⁷⁴ Vi vet derfor at han hadde erfaring med bergingsarbeid fra før krigen og visste hvordan han skulle håndtere vrakgods på riktig måte. Derfor er det grunn til å tro at årsaken til at Ole Olsen handlet annerledes i 1813, var fordi situasjonen rundt hendelsen var en helt annen. Selv om han ikke selv brukte argumentet om at det han hadde tatt kunne komme til nytte for ham og familien, kunne likevel motivet ha vært både selvberging og økonomisk gevinst. Behovet for nyttevarer som talglys, gryn og tjære, kombinert med den anledningen som bød seg da han var alene med vraket, kan gi oss en tilstrekkelig forklaring på hans handlinger. Men i denne sammenheng vil det også være interessant å se nærmere på det som kan være et mulig uttrykk for Eigensinn.

I studien av tyske fabrikkarbeidere på 1930-tallet hadde Alf Lüdtke brukt nettopp Eigensinn som et uttrykk for en slags distansering fra et arbeid som i høy grad var basert på samarbeid. Fabrikkarbeiderne var avhengige av at den enkelte arbeider utførte sin oppgave på riktig måte og til riktig tid, for at maskineriet skulle fungere korrekt og innfri krav om produksjonskvoter. Eigensinn kunne derfor gi seg uttrykk i en form for selvbekreftelse og rampete gjenstridighet (prankish obstinancy) i det som i utgangspunktet var et strengt system, hvor den enkelte

⁴⁷¹ «digitalarkivet.no, RA, Folketelling 1801 for 1617P Hitra Prestegjeld, 1801: 689a», <<https://media.digitalarkivet.no/view/58436/45>>

⁴⁷² Knut Mykland, *Trondheims historie 997-1997 bind 3: Fra Søgaden til Strandgaten 1807-1880*, Oslo 1996: 49-50

⁴⁷³ Rule 2011: 186

⁴⁷⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Neutral* av Johannes Rasmussen, Hoøen 10. mars til 30. april 1806

arbeider stadig måtte bevise sin styrke og fingerferdighet. Slike uttrykk for gjenstridighet, som kan minne om rampestreker og skøyeraktige påfunn, var ikke et uttrykk for motstand til ledelsen, men en demonstrasjon av den enkelte arbeiderens egenvilje. Det var ikke noe som nødvendigvis hang sammen med en større ideologi og generelle holdninger, men om isolerte enkeltepisoder. Å utføre rampestreker mot hverandre ga arbeiderne et utløp for å kunne lette på det stadige presset fra hverdagens slit, og å skape distanse til den evige kampen om overlevelse, selv om det bare dreide seg om et lite øyeblikk. Det var altså ikke snakk om en enten-eller-situasjon, men en adferd, strategi eller også en livsstil, preget av både gjensidig samarbeid og enkeltutløp av egenvilje.⁴⁷⁵

Ved en gjennomgang av tingbøkene for perioden, kunne vi her ha hatt større mulighet til å undersøke hvordan lokalbefolkningen forholdt seg til loven og embetsmennene ved eventuelle andre saker enn forlis, slik som manglende betaling av tienden, funn av strandede hvaler eller andre uenigheter. Men hvis vi her tillater oss å ta utgangspunkt i et tilfelle ved Aure på Nordmøre, kan vi finne det som kan betegnes som en nærmest frimodig måte å forklare og forsvare en handling på. Under sildefiske på Vinjefjorden høsten 1760 hadde det oppstått et slagsmål mellom to menn. Et vitne fortalte at den ene mannen tok opp en stein fra båten og «Kastede med Spøg efter Arent Wiig, som hand ikke kiendte, men tenkte det var en anden Mand».⁴⁷⁶ Her kan vi altså snakke om en form for skøyerstrek, hvor en voksen mann ville kaste stein på det han trodde var en kjenning, mens de befant seg om bord i en båt ute på sjøen. Det var på ingen måte snakk om behov eller nødvendighet, ei heller om konflikt og uenigheter. I stedet kan vi tolke det som et forsøk på distansering til hverdagens slit i de åpne fartøyene ute på fjorden, gjennom en handling preget av selvhevdende spontanitet.⁴⁷⁷ Likhetsstrekket med Ole Olsens situasjon finner vi først og fremst i den enkle forklaringen, på det som egentlig er en forholdsvis alvorlig situasjon.

I 1813 fungerte på den ene siden Ole Olsen i godt samspill med resten av lokalsamfunnet, og berget vrakgods og holdt vakt slik det var forventet av ham. Han utfylte dermed sin del av «maskineriet», samtidig som vi ser en viss grad av egenvilje. Det vil nok være et langt steg å hevde at hans forsøk på å gjemme unna vrakgods var en form for skøyerstrek. Men samtidig

⁴⁷⁵ Lüdtke 1995b: 226-227

⁴⁷⁶ «digitalarkivet.no, SAT, Nordmøre sorenskriveri, 1A Tingbøker/justisprotokoller, L0024 Tingbok nr. 23a, 1758-1766: 91» <<https://media.digitalarkivet.no/view/31158/91>>

⁴⁷⁷ Lüdtke 1995a: 313

virker det å være noe frimodig og nærmest lettsindig over den enkle bortforklaringen, og det framstår ikke egentlig som et reelt forsøk på å forsvare seg. Hans utsagn om «forbauselse» kan til dels tyde på en form for spontanitet og egenrådighet, som kanskje også kom brått på ham selv. Han var en del av en kultur preget av varierende oppgaver og sesongarbeid, hvor berging av vrak var én av flere mulige binæringer. I dette varierende oppgavelandskapet kunne enkelt-individer ha behov for å skape en distanse til det tunge alvor, eller også å prøve ut nye muligheter.

Måten Ole Olsen gjemte vrakgodset på, og hans kommentar til fogden, virker nettopp å uttrykke en slags verd-et-forsøk-mentalitet. Han var nok klar over at hans handlinger ikke lå innenfor det fogden ville akseptere, men samtidig regnet han kanskje også med at reaksjonen ikke ville bli *for* ille. Det hadde bydd seg en anledning han ikke kunne motstå. Det var verdt et forsøk, men kanskje bare et halvhjertet forsøk. På denne måten kan vi forstå Ole Olsen som et menings-søkende menneske, som noen ganger handlet i fullt alvor ut ifra de harde kårene som han og de fleste andre ved kysten levde under, men som andre ganger handlet helt eller delvis ut ifra mer lekne, søkende og kreative formål.

Mausundsaken 1809-1818

Det eneste eksempelet fra Hitra og Frøya i perioden 1705-1820, hvor lokalbefolkningen ble anklaget og dømt for tyveri og fordølgning av vrakgods, finner vi i forbindelse med forliset av handelsskipet *Die Frau Magdalena* i 1809. Etter bergings- og inkvisisjonsforretningen ble fem menn tiltalt av fogden, før det etter en runde i ekstraretten ble klart at til sammen 28 mennesker (inkludert to kvinner) hadde vært involvert i ugjerningene. De ble først dømt av ekstraretten på Hitra, før saken ble anket til Trondheim stiftsrett i 1818. Det hele endte med at 23 av de 28 tiltalte, de fleste fra fiskeværret Mausund,⁴⁷⁸ ble dømt til tukthusstraff (arbeidsanstalt) i Trondheim (tre av de tiltalte hadde på dette tidspunktet avgått med døden, én var erklært sinnssyk, og én ble frikjent).⁴⁷⁹

⁴⁷⁸ 23 av de tiltalte kom fra Mausund, én kom fra Grognodden, tre fra Gjæsingen i Froan, og én fra Aursøya rett nord for Mausund. Disse omtales likevel samlet som «mausundværing» videre i teksten.

⁴⁷⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-5639 Trondheim stiftsoverrett, 1AC/L0003 Justis- og domprotokoller 22.09.1817-22.05.1822, Dom i saken «Procurator Iversen, mod Johan Erlandsen Mausund m: F.» 22. april 1818



Kart X: Kart over Grognodden og Skarvflesa. © Kartverket

Galioten *Die Frau Magdalena* av Bremen var høsten 1809 på vei fra Arkhangelsk til Amsterdam, med en ladning av blant annet talg, lin, hamp, erter og bastmatter, da det i et voldsomt uvær gikk på et skjær like utenfor fiskeværet Sula. Skipet gikk lekk og mannskapet mistet styringen. Vraket av skipet ble funnet på skjæret Skarvflesa, men hele mannskapet hadde klart å komme seg i land på øya Grognodden, i Froan. Skipet var altså forlatt da mausundværingene oppdaget vrakrestene neste morgen.

I likhet med Ole Olsens handlinger i 1813 foregikk plyndringen i den aller første perioden etter at skipet ble oppdaget, og uten at mannskapet var til stede: i 1813 hadde mannskapet omkommet, i 1809 hadde de gått i land på en annen øy. Mausundværingenes handlinger hindret dem ikke i å utføre annet bergingsarbeid, som å kontakte grunneieren, berge det meste av vrakgodset på lovlig måte, og å holde vakt ved vraket. Det de ble beskyldt for å stjele var i hovedsak matvarer som erter, te, gryn og sirup, i tillegg til noe seilduk, tauverk og klær, samt andre gjenstander som gaffler, kniver og en kobberkjele. Men det er spesielt tre forhold som skiller dette tilfellet fra situasjonen i 1813. Det ene er et mye tydeligere forsøk på hemmelighold. Både ved bergingsforretningen, et preliminært forhør og ved ekstraretten fortsatte mausundværingene å nekte for at de hadde tatt noe. For det andre er det her snakk om at flere mennesker

fra lokalsamfunnet gikk sammen om å gjemme unna vrakgods, og det kan derfor ikke lenger tolkes som et uttrykk for den enkeltes egenvilje. For det tredje ser vi også et tydeligere forsøk på å legitimere og forsvare handlingene, basert på fattigdom og harde levekår, samt kystboernes «enfoldige» karakter.

Fordølgning av vrakgods – der «ingen levende folk er hos»

I forordningen av 1705 ble det gjort forskjell på plyndring av vrak med eller uten skipsfolkene til stede. Artikkel 9 og 10 handlet om å ta vrakgods med makt fra skipsfolkene, eller å stjele fra dem i hemmelighet, mens artikkel 11 handlet om å stjele vrakgods der hvor «ingen levende Folk er hos». I sistnevnte tilfelle har de skyldige «tu eller tre Aar» på å innrømme det de har tatt, mens den som røvet fra de skipbrudne med makt skulle straffes som stimann (landeveisrøver) på steile og hjul.⁴⁸⁰ Denne inndelingen ble videreført ved tyveriforordningen av 1789, hvor plyndring fra skipbrudne fortsatt ble ansett som grovt tyveri, men dødsstraffen var erstattet med kakstrykning (piskeslag) og arbeid i tukthuset på livstid. Tyveri fra vrak uten folk om bord ble ansett som simpelt tyveri, og kunne bli straffet med alt fra to måneder til to år i tukthuset, i tillegg til bøter.⁴⁸¹

Da sorenskriveren først dømte mausundværingene til to måneder tukthusstraff, var det altså snakk om den mildeste straffen for vrakplyndring. Straffeutmålingen ble gjort med bakgrunn i artikkel 11 i forordningen av 1705, og ikke 9 og 10. Det var enighet i ekstraretten om at mannskapet fra *Die Frau Magdalena* ikke hadde vært til stede ved vraket da mausundværingene først ankom. Det var også enighet om at ingen hadde stjålet vrakgods etter at mannskapet dukket opp, og ingen hadde hindret mannskapet i å berge noe selv. De tiltalte kunne derfor unngå strengere straff nettopp fordi mannskapet ikke var til stede ved vraket, verken da vraket først ble oppdaget eller da ugjerningen ble begått.

Dette gir en ny dimensjon til forståelsen av den liminale fasen, og de mange beslutninger som ble tatt av kystboerne på dette tidlige stadiet. Bergingsarbeidet måtte iverksettes raskt fordi både vrakgodset og skipsvraket kunne stå i fare for å bli ødelagt av været, og forsvinne på havet. Eventuelle avgjørelser om å gjøre et forsøk på å gjemme unna deler av vrakgodset måtte også foregå raskt, før myndighetene ankom. I tillegg måtte eventuelle forsøk på plyndring gjennom-

⁴⁸⁰ Christian Vs norske lov av 1687, sjetten bok, kapittel 16 «Om Røveri»

⁴⁸¹ Schou 1795b: 11

føres før mannskapet rakk å dukke opp, nettopp på grunn av risikoen for økt straff. Den liminale fasen bød på en rekke ulike muligheter, med ulike betingelser og føringer, alt etter forlisets omfang, som i den første tiden ennå ikke var kjent for kystboerne i sin helhet. Dette kunne derfor bli gjenstand for spekulering.

Mannskapet hadde i løpet av ulykkesnatten kommet seg inn til Grognodden og fikk losji hos husmann Lars Nielsen. Han var derfor fullt klar over at mannskapet var i live da han selv dro til vrakstedet og tok med seg varer hjem. Det han hadde tatt var ni merker smør, litt skipsbrød og noen erter, en kobberkjele og seks alen seilduk. Noe hadde han levert til skipsfolkene, og noe hadde han beholdt selv. Selv om han hevdet hardnakket under retten at han hadde hentet disse varene for å kunne brødfø mannskapet, ble han dømt for å ha holdt deler av det skjult for dem. Likevel slapp han unna med den mildeste straffen, fordi mannskapet ikke hadde vært til stede ved selve vraket. Kunnskapen om mannskapets skjebne og at de befant seg i nærområdet, var altså ikke relevant i denne sammenheng. Det kan tyde på at Lars Nielsen hadde en viss kunnskap om hvordan han kunne utnytte situasjonen til eget formål, og en forståelse for hva som eventuelt kunne utgjøre formildende omstendigheter.

I et annet tilfelle ser vi det som synes å være et forsøk på å utnytte kapteinens fravær, *etter* at han hadde reist hjem sammen med resten av mannskapet. Én av de tiltalte kvinnene hevdet å ha blitt forært et tøyestykke av kapteinen, verd to riksbankdaler. Dette hadde hun ikke sagt noe om under selve bergingsforretningen og det preliminare forhøret, da kapteinen ennå var til stede. Det var først under ekstraretten, da kapteinen hadde reist, at hun hevdet at tøyestykket var en gave. I dommen fra ekstraretten ble det derfor lagt vekt på at hun har «længe altsaa efter Capitainens Bortreise lagt Skjul paa dette bjergede Stk Teppets». Ettersom forklaringen først kom etter at hun hadde holdt tøyestykket skjult i lengre tid, var det ikke lenger troverdig. Men likevel kan vi tolke det som et forsøk på å utnytte kapteinens fravær, fordi det ga henne en mulighet til å bortforklare situasjonen.

Ettersom embetsmennene ikke kunne være til stede i den liminale fasen, og derfor verken kunne overvåke, kontrollere eller hindre kystboernes handlinger, er det altså selve hemmeligholdet som ble framhevet som den virkelige skjerpene omstendigheten. Å skjule og å holde tyst om vrakgodset var en handling kystboerne i så fall måtte utføre også etter at fogden var ankommet, og var derfor ikke begrenset til det første tidsrommet etter ulykken. Fogden, i sin rolle som aktor under ekstraretten, la derfor først fram et forslag på seks måneder tukthusstraff for de

skyldige. Men han var heller ikke fremmed for tanken på å dømme dem etter tyveri-forordningens artikkel om grovt tyveri, som ville betydd en livstidsdom. Det stadige hemmeligholdet ble for ham et tydelig bevis på skyld:

hvor lunde Mausundværringene, som for denne Sag egentlig er Gienstand, ere frække nok, saa vidt det staaer i deres Magt, endnu at lægge Skiul paa deres noksom beviiste grove Forbrydelse ⁴⁸²

Selv om «Røverie og Tyverie» ble brukt som begrep i rettsdokumentene, var det likevel i hovedsak det å «skjule», «fordølge» og «fortie» som ble brukt om forbrytelsen, og som var utgangspunkt for anklagen. Her var det ikke snakk om tønner som var synlig plassert oppi andre tønner, men om matvarer som allerede var fortært, stykker av seilduk som var blitt sydd om til klær eller brukt til å lappe sammen andre seil, vrakgods som lå godt gjemt under stuegulvet, gjemt på høyloftet eller begravd under snøen ute på marken. Lite tyder på at de hadde intensjon om å levere dette tilbake.

I utgangspunktet kan det virke som at de tiltalte hadde tatt en avgjørelse i fellesskap om å holde vrakgodset skjult for fogden. Men én av dem kunne fortelle at han ikke hadde oppgitt riktig forklaring under bergingsforretningen og forhøret, fordi:

denne Sags Angiende Personer, hvor iblandt Friderich Larsen, Iver Audensen og flere, har anmodet ham at fortie hvad han nu inden Extra-retten her i Dag har forklaret. ⁴⁸³

Det samme gjaldt også Lars Nielsen Grognodden, som forklarte at han ikke hadde oppgitt det han hadde tatt fordi: «Johan Erlandsen og Friderich Larsen med de andre Mausundværringer forbød ham saadant». Her var det altså ikke bare snakk om mennesker som selv valgte å holde vrakgods skjult for fogden, men som også hadde oppfordret, eller sørget for at andre gjorde det samme. Men det ble likevel ikke mulig å holde ugjerningene skjult for resten av lokalbefolkningen, og ryktet om det som hadde foregått spredte seg blant innbyggerne. Nærmere femti mennesker, som blant annet omfattet hele den voksne befolkningen på Mausund, ble innkalt som vitner under ekstraretten. Denne saken gir derfor inntrykk av at det kunne oppstå en viss form for konsensus om å gjemme unna vrakgods og fordele dette blant flere. Samtidig

⁴⁸² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegods vedrørende 1810, Ekstrarett etter *Die Frau Magdalena* på Hopsjø 27. desember 1810 til 19. november 1816

⁴⁸³ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegods vedrørende 1810, Ekstrarett etter *Die Frau Magdalena* på Hopsjø 27. desember 1810 til 19. november 1816

viser rykter og løst snakk en viss grad av sosial overvåkning blant øyboerne, noe som gjorde det vanskelig å holde ugjerningene skjult i det lange løp.

Motiver for plyndring – Moralsk økonomi

Ugjerningene de 28 menneskene var tiltalt for å utføre var alt fra tyveri av vrakgods fra skipet, fordølgning av vrakgods, fordølgning av egne og andres handlinger og å motta tyvgods fra andre. Til sammen hadde de gjemt unna matvarer, seilduk, tauverk, talglys, bestikk og klær for over 350 riksbankdaler. De fleste hadde stjålet vrakgods for rundt 25 riksbankdaler hver, og den som hadde tatt mest hadde stjålet for 38 riksbankdaler. Sistnevnte tilsvarte tretten alen seilduk, seks merker smør, en kanne gryn, to kanner erter, litt lær, tretten favner tykt tau, fire favner smalt tau, syv talglys og seks merker kjøtt.⁴⁸⁴

Enkelte av de tiltalte hadde også stjålet mer enn det som ble vurdert under ekstraretten, blant annet diverse gjenstander av messing, kobber og tinn. Men ettersom disse gjenstandene ble funnet under bergingsforretningen og hadde kommet til rette igjen, slapp de å betale bøter. Det blir derfor igjen tydelig hvordan det er selve hemmeligholdet, og det faktum at de allerede hadde forbrukt og fortært mye av varene, som ble det virkelig kriminelle her. Nok en gang ser vi at selve handlingen med å frakte vrakgodset fra skipet til sine hjem ble mindre viktig, så lenge det kunne leveres tilbake igjen under bergings- og inkvisisjonsforretningen.

I hovedsak hadde mausundværingene gjemt unna det som kan betegnes som forbruks- og nyttevarer. Hovedlasten på 13 000 bastmatter, 100 bunter med lin og 125 fustasjer talg var ikke rørt. Vrakgodset hadde blitt delt blant flere i lokalsamfunnet, også til personer som hadde vært bortreist da vraket ble funnet. Det er derfor mye som tyder på at deres handlinger ikke handlet om personlig, økonomisk gevinst, men om tilgang på nødvendige ressurser. Det hele vitner om samhold og samarbeid innad i lokalsamfunnet. Det ga derfor et godt utgangspunkt for å kunne forsvare og forsøke å legitimere mausundværingenes handlinger.

Ifølge tyveriforordningen av 1789 var det i utgangspunktet mulig å oppnå mildere straff for plyndring av vrak, basert på en vurdering av forholdene rundt selve forbrytelsen. Formålet med forordningen var å sørge for bedre samsvar mellom ugjerningen og graden av straff, ved at

⁴⁸⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegods vedrørende 1810, Ekstrarett etter *Die Frau Magdalena* på Hopsjø 27. desember 1810 til 19. november 1816

forbrytelsen ble satt i sammenheng med forbryterens alder, oppdragelse, livsførsel, forholdene rundt forbrytelsen og tyvgodsets verdi.⁴⁸⁵ Lensmannen, i rollen som de tiltaltes forsvarer, var derfor opptatt av å gi et bilde av omstendighetene rundt:

Vel have actionerede tilstaaet at have bemægtiget sig nogle Smaae-Ting af det qvæstionis omhandlede Skib, hvoraf endeel forbrugtes til deres nødvendige Livs Ophold paa en Tid da mand næsten var blottet for al Fødemidler, og det Borttagne af dette Slags var saa ubetydeligt at det ved Deeling i blant saa mange aldeeles maae ansees som alleene taget i Hensigt til Nødtørftheds [nødvendig] Underhold.⁴⁸⁶

Til tross for den samlede summen på 350 riksbankdaler, ble tyvgodset hver for seg betegnet som små, ubetydelige ting av liten verdi, og lensmannen mente derfor at motivet ikke kunne ha vært noe annet enn nødvendig livsopphold. Han påpekte samtidig at de hadde hatt mulighet til å ta mye mer, og av høyere verdi, hvis intensjonen var å berike seg på vrakgodset. Alle de tiltalte ble betegnet som fattige mennesker, og flere av dem hadde mange små barn å brødfø i en tid hvor det var vanskelig å få tak i nok mat. Flere av vitnene og de tiltalte var også syke og sengeliggende under rettssaken. Det ble brukt som argument at kystboerne hadde risikert eget liv og helse for å hente ut det de kunne fra vraket, før det til slutt sank helt og ble borte. Presten la fram en attest på at det i utgangspunktet var snakk om redelige og gode mennesker, som han ikke kunne tillegge «noget slags umoralsk Forhold». Samlet sett utgjorde dette et godt grunnlag for å kunne forsvare mausundværingenes handlinger i den gitte situasjonen.

Argumentene om formildende omstendigheter førte til at sorenskriveren til slutt ga de tiltalte den mildeste straffen for tyveri, altså to måneder i tukthuset i Trondheim, i tillegg til å betale tilbake verdien av de bortgjemte varene, og å betale for rettens administrasjon. Selv om lensmannens argumenter handlet om vrakgods som nødvendig livsopphold, betyr ikke det at retten aksepterte at kystboerne hadde noen form for rett til å forsyne seg av vrakgodset, eller at det ble forstått som en del av deres helhetlige økonomi og ressursgrunnlag. Saken var et klart tilfelle av tyveri og fordølgning, og mausundværingenes handlinger ble av retten oppfattet som ulovlige. De hadde derfor krysset grensen fra den uklare gråsonen til ekte forbrytelse. Men nettopp fordi tyveriforordningen la vekt på forbryternes livsførsel og forholdene rundt ugjerningene, får vi altså et innblikk i hvordan handlingene ble forklart ut ifra konteksten.

⁴⁸⁵ Schou 1795b: 10-11

⁴⁸⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegods vedrørende 1810, Ekstrarett etter *Die Frau Magdalena* på Hopsjø 27. desember 1810 til 19. november 1816

Her er det derfor mulig å se en sammenheng mellom en periode med krig og nød, og et konkret tilfelle av plyndring i krigsåret 1809. Selv om det for den fattige befolkningen på Hitra og Frøya i perioden 1705-1820 egentlig aldri var snakk om fravær av nød, fantes det i stedet variasjoner innenfor en normal, hvor nød og fattigdom hele tiden eksisterte. Men lensmannen la likevel vekt på den prekære situasjonen kystboerne befant seg i, da det ubemannede vraket av *Die Frau Magdalena* ble funnet nord for Frøya. Derfor er det mulig å tolke mausundværingenes handlinger som en form for «nød-selvhjelp», hvor de handlet i strid med moralske tenkemåter, fordi nøden tvang dem. De kan altså ha laget seg en alternativ moral for å forsvare at de handlet i strid med sin egen og samfunnets rådende moral. Fullt vitende om at det ikke var moralsk rett, og uten forutsetninger om at de skulle ha hatt lovlig adgang til å tilegne seg disse varene, utførte de handlinger som i bunn og grunn handlet om ren overlevelse.

Ved forliset av det hollandske handelsskipet *Qvarina Catharina* i 1732 hadde også enkelte av bergerne tilstått å ha stjålet mat, i form av laks og brød, fra skipet. De oppga selv at det var for sin «hunger skyld» at de hadde fortært laksen og brødet, mens de hadde vært om bord i vraket. Dette innrømmet de altså til fogden under bergingsforretningen.⁴⁸⁷ Men i Mausundsaken ble selve forsøket på å legitimere handlingene formulert *etter* bergingsforretningen, og da ikke av mausundværingene selv, men av lensmannen og presten. Det er derfor vanskeligere å avgjøre hvilken holdning mausundværingene faktisk gikk inn med da de valgte å stjele og skjule vrakgodset.

Det var i hvert fall tydelig at mausundværingene ikke var enig i den endelige dommen i ekstraretten, og de endte med å anke til stiftsretten i Trondheim. Ettersom de allerede hadde oppnådd laveste straff for tyveri, kan det være grunn til å tro at de fortsatt hevdet sin uskyld. Men dette blir problematisk med tanke på at de til slutt hadde innrømmet det meste under ekstraretten. Et annet alternativ er derfor at de nå erkjente å ha begått en ulovlig handling, men at de fortsatt ønsket å unngå straff. Årsaken til dette kan bero på argumentet om at selv minstreffen, med bøter og to måneder i tukthuset, i praksis ville få for store konsekvenser for dem.

Under ekstraretten la presten fram en bønn om å skåne de tiltalte for konsekvensene av et opphold i tukthuset; dette var ikke en bønn rettet mot Gud, men til «fru Justitia»:

⁴⁸⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 8 Det forliste hollandske skipet «QVARINA CATHARINA» på Hitra 1732-, Bergingsforretning etter *Qvarina Catharina* av Niels Cimber i Viken, 4-6. desember 1732

til den strænge Justitia: Frue! Forlad dem de vidste ikke hvad de gjorde, de diende Mødre, deres kallende smaae Børn, deres afkræftede Oldringer, alle disse Uskyldige vil straffes – vil straffes Haart, om disse deres eeneste Forsørgere henslæbes i Forbedrings Huuset, som armod, den tungere Armod, der daglig ængstelig maae spørge om hvad skulle vi spise i Morgen, og hver Dag maae hente af Havets farlige Skjød, den føde der skal opholde et Byrdefuldt Liv; som Retfærdighed, bestaaer desuden kun, som den Eviges, i al den Godheds Beviisning som kan bestaae med Viisdom.-

Men to måneders opphold i forbedringshuset ble likevel dommen, selv etter en runde i stifts-overretten. Seks av mennene hadde i tillegg blitt utpekt som hovedmenn, og fikk en måned ekstra i tukthuset. Lars Nielsen Grognodden var én av de seks, men fikk strafferabatt fordi han hadde tatt seg av skipmannskapet, og beholdt derfor straffen på to måneder.⁴⁸⁸

At såpass mange mennesker hadde gått sammen og stjålet vrakgods på én og samme tid anså stifts-overretten som et «Complot».⁴⁸⁹ Selv om omstendighetene rundt ugjerningene ga dem den minste straffen, var det likevel viktig for retten å sørge for at de beholdt dommen. Hvis fattigdom og nød skulle aksepteres som grunnlag for å unngå all straff, ville det i grunn bety at det eksisterte en alternativ, moralsk økonomi på kysten, hvor kystboerne kunne tilegne seg vrakgods for å bøte på skjevfordelinger og urettferdighet. Den forebyggende effekten var tydelig både i forordningen av 1705 og 1789, hvor et bedre samsvar mellom straffeutmåling og ugjerning skulle «kunne virke til Forbedring».⁴⁹⁰ I stifts-overretten ble det blant annet lagt vekt på at «det i høy Grad er Strafværdig for en Fader at hæle med sin Søn, og derved opmuntre denne til at begaae Forbrydelser», slik en av mennene hadde gjort.⁴⁹¹ Dette er derfor det nærmeste vi kommer et forsøk fra myndighetenes side på å statuere et eksempel av vrakplyndrere på Hitra og Frøya i denne perioden.

De «eenfoldige Folk»

Selv om vi tar utgangspunkt i de vanskelige levekårene ute ved kysten, og behovet for å utnytte vrakgodset som ressurs i en ekstra vanskelig tid, vil ikke dette nødvendigvis forklare hvorfor mausundværingene fortsatte å nekte for sine ugjerninger. Det var som nevnt det stadige hemmeligholdet som fogden i hovedsak framhevet som det virkelig skjerpene forholdet i

⁴⁸⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-5639 Trondheim stifts-overrett, 1AC/L0003 Justis- og domprotokoller 22.09.1817-22.05.1822, Dom i saken «Procurator Iversen, mod Johan Erlandsen Mausund m: F:» 22. april 1818

⁴⁸⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-5639 Trondheim stifts-overrett, 1AC/L0003 Justis- og domprotokoller 22.09.1817-22.05.1822, Dom i saken «Procurator Iversen, mod Johan Erlandsen Mausund m: F:» 22. april 1818

⁴⁹⁰ Schou 1795b: 10

⁴⁹¹ Statsarkivet i Trondheim, A-5639 Trondheim stifts-overrett, 1AC/L0003 Justis- og domprotokoller 22.09.1817-22.05.1822, Dom i saken «Procurator Iversen, mod Johan Erlandsen Mausund m: F:» 22. april 1818

saken. På den ene siden kan vi tolke mausundværingenes handlinger som et slags stikk mot myndighetene, og som et forsøk på å skjule det de visste var ulovlige handlinger. Men lensmannen og presten la vekt på det de mente var et uttrykk for kystboernes «enfoldige» karakter. Når forsvaret brukte argumenter om nytteverdien av vrakgodset, eller de negative konsekvensene for lokalsamfunnet hvis de skyldige ble sendt til Trondheim, kan vi anta at mausundværingene også ga uttrykk for det samme, eller i hvert fall hevdet det overfor retten. Men hva med argumentet om enfoldighet?

Presten hadde i sin attest til retten poengtert at de harde levekårene ved Mausund, hadde ført til at barn helt ned i 8-9-årsalderen måtte være med på å skaffe mat og andre nødvendigheter til familien. I tillegg var det vanskelig å skaffe skikkelige undervisningsanstalter på disse ytterste øyene, som han mente førte til at flere av innbyggerne manglet tilstrekkelig kunnskap om både kirkelige og verdslige regler og forhold. Lensmannen påpekte videre at de tiltalte burde ha tilstått det de hadde gjort, men at:

Frykten for derved at komme i Ulejlighed afholdte dem eene og aleene fra at gjøre den forønskede Forklaring, hvilket vel maae undskyldes eenfoldige Folk, som i Søgsmalstilfælde altid forestille sig de værste Følger. Denne ligesom medfødde Frygt for altid at komme i Ulejlighed ved Søgsmal, havde og i nærværende Sag afholdt de actionerede fra den sande Tilstaaelse paa første Opfordring.⁴⁹²

En lignende beskrivelse kan vi også finne i 1716, da det hollandske skipet *Jomfru Maria* forliste utenfor Mausund. Én av bergerne hadde funnet en mynt på stuegulvet i huset hvor kapteinen oppholdt seg. Mannen hadde beholdt mynten selv, og forklarte til fogden at årsaken til at han ikke hadde angitt funnet til myndighetene var «hans Eenfoldighed».⁴⁹³ Her kan også nevnes at da en del talg og tjære ble funnet ved Hitra i 1768, tilstod en mann å ha funnet et stykke talg som han «af sin taabelighed» hadde brukt opp.⁴⁹⁴ Både i 1716 og i 1809 ble altså enfoldighet brukt som forklaring på mausundværingenes handlinger, i 1768 var det tåpelighet, og i 1813 hadde Ole Olsen blitt så «forbauset» at han ikke hadde oppgitt det han hadde tatt.

⁴⁹² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegods vedrørende 1810, Forsvarsskrift av lensmann Jens Jensen, Fjeldvæhr 18. november 1816

⁴⁹³ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 5 – «JOMFRU MARIA» fra Holland, skipper Peter Klein, på vei fra Arkhangelsk, forlist utenfor Mausund på Hitra i November 1716-, Ekstrarett etter *Jomfru Maria*, 24-25. mai 1717

⁴⁹⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til fogden Johan Ruberg fra Jørgen Kielsen, Inntian 7. april 1769

«Enfoldig», i betydningen en person som i tale og handling ikke er listig og lur, men som er enkel, usammensatt og naiv,⁴⁹⁵ gir altså et bilde av mennesker som ikke evnet å skille mellom rett og galt i møte med fristelser, som en mynt på et stuegulv eller vrakgods fra et ubemannet skip. Dette var mennesker som ikke evnet å forstå at de hadde ble gitt en mulighet til å innrømme det de hadde tatt, slik at de kunne slippe straff. Dette var mennesker som ikke hadde annen måte å forsvare sine handlinger på, enn ved enkle og usammensatte forklaringer. Kanskje lå det derfor noe i prestens vurdering av mausundværingenes dårlige kjennskap til lov og sedelighet i 1809, som gjorde at de forestilte seg de verste følger ved søksmålstilfelle? Eller kanskje ser vi nok et mulig uttrykk for Eigensinn: handlinger begått ut ifra hva som ga mening for den enkelte der og da, altså ikke en strategisk handling, ei eller en handling basert på nøye vurderinger av mål og nytte.

Enfoldighet og en medfødt frykt for å komme i uleilighet, kan nok raskt settes i sammenheng med embetsmennesenes forståelse av en befolkning som levde ved utkanten av samfunnet. Men det passer ikke nødvendigvis like godt sammen med bildet av kystboerne som tilpasningsdyktige og kreative mangesyslere, slik vi så i forrige kapittel. Det forekom flere tilfeller av forlis i området rundt Mausund i årene før 1809, så lokalbefolkningen her skulle ha hatt god erfaring med berging av vrak. Dermed burde de også ha hatt erfaring med det slingringsmonnet som ble gitt av fogden, og som gjorde det mulig å levere tilbake vrakgods uten straff. Hvis kystboerne i tillegg skal ha hatt kunnskaper og erfaring nok til å tøyse disse grensene, må de ha evnet å kunne tenke og handle mer sammensatt, enn det beskrivelsen «eenfoldige Folk» skulle tilsi. Men det er flere ulike måter å tolke argumentet om enfoldighet og frykt på.

Lensmannens utsagn kan tolkes som et uttrykk for et slags spill mellom allmuen på den ene siden og fogden og lensmannen på den andre. Kystboerne kunne ha vært villige og flittige nok til å utnytte et handlingsrom, som ble skapt av det vi kan tolke som en form for «hoven» paternalisme. Potensielt ulovlige handlinger og enkle bortforklaringer kunne forsvares og tilgis av lensmannen og fogden, fordi de ønsket å forsvare og veilede disse menneskene. Men det betyr ikke at de nødvendigvis forstod hvorfor kystboerne handlet som de gjorde, men inntok en rolle som en slags ledende patriark. Ut ifra en forståelse av sin egen rolle i distriktet, sammen med føringer som kom fra sentralmyndighetene, forsøkte de å veilede mennesker som for dem kanskje framstod som enkle og naive.

⁴⁹⁵ «ordnet.dk, enfoldig», <<https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=enfoldig>>, u.å., aksessert 18.03.2021

Lensmannens utsagn kan også tolkes som et uttrykk for en form for dissonans mellom kystboernes tenkemåter, og de regler og føringer som fogden og lensmannen var med på å implementere ovenfra. Kystboernes utpregede evne til å overleve ute ved de voldsomme naturkreftene – i det liminale kystlandskapet – førte til at de i praksis sto med en fot innenfor og en fot utenfor grensene av det siviliserte samfunn: det samfunn som embetsmennene hele tiden forsøkte å fungere innenfor rammene av. Kystboerne hadde derfor en helt annen forståelse av oppgavelandskapet de sto ovenfor enn det lensmannen og fogden hadde. Kystboerne utførte handlinger som ga mening for dem, men som ikke nødvendigvis samsvarte med slik lensmannen og fogden forstod situasjonen. Derfor framstod kanskje handlingene deres som lite listige og lure i forhold til føringene som var gitt ovenfra, og som derfor ga dem en ulempe når bergingsvirksomheten skulle gjennomgås under bergingsforretningen.

Her er det viktig å poengtere det metodiske problemet med å trekke slutninger om kulturelle forestillinger blant allmuen, fra kilder som gir uttrykk for det embetsmenn og tjenestemenn har ytret om dem i en juridisk kontekst. I kildene er det fogden, lensmannen og presten som i hovedsak uttaler seg om hvorfor mausundværingene gjorde som de gjorde. Vitnene og de tiltalte svarer bare på konkrete spørsmål fra retten, uten selv å sette det i kontekst. Men ett av spørsmålene de tiltalte ble stilt, handlet om *hvorfor* de ikke hadde tilstått det de hadde gjort: «Hvorfor tilstoede de ikke deres Brøde i sin heele Omfang strax ved Biergnings-Forretningen eller ved Forhøret?». Da svarte omtrent alle at det ble gjort med «overlæg mellem samtlige Personer og Angiældende, at ingen Opdagelse af denne Brøde Skulde skie». Stiftsloverettens oppfatning av situasjonen som et komplott, virker derfor å stemme med mausundværingenes forståelse av egne handlinger som en slags sammensvergelse. Avtaler var blitt inngått, også med de som skulle holde vakt over vraket, enkelte folk hadde blitt bedt om å tie og tyvgodset var fordelt mellom flere.

På den ene siden ser vi antydninger til samarbeid og samhold, men på den andre siden ble det også utøvd sosialt press mot de som var villige til å innrømme unndragelsen. I tillegg var det rykter og løst snakk som til slutt felte de skyldige. Dette minner derfor ikke om den typen isolasjon og samhold, i møte med en opplevd annerledeshet hos folk utenfra, som Yrjö Kaukiainen mente å finne blant finske øyboere.⁴⁹⁶ I et slikt samfunn ville vi kanskje sett antydninger til et enda sterkere samhold, enn det mausundværingene til slutt utviste mot

⁴⁹⁶ Kaukiainen 1999: 95

hverandre. Sorenskriver Hans H. Schulze i Lofoten har blant annet skrevet om innbyggerne ute ved Røst i 1850-årene, at «Fra Røst faar man aldrig Anmeldelser om Vrag». Han hevdet at røstværingenes selvstendighet gjorde det mulig for dem å gå sammen om å holde ting skjult for myndighetene. Overfor Schulze skal de nemlig ha hevdet at det aldri ble funnet vrak- eller drivgods ved Røst, selv om sorenskriveren kunne se at husene var bygd av planker, som bar preg av å ha ligget i sjøen i lang tid.⁴⁹⁷ Men dette ser altså ikke ut til å reflektere mausundværingenes situasjon i 1809. I stedet kan vi finne antydninger til helt motsatte holdninger ved Hitra og Frøya.

I 1768 hadde et galiotskip ved navn *Jomfru Maria* forlist ved Ona i Romsdalen, hvor en del tønner tjære og talg hadde drevet nordover til Hitra, og ble funnet utenfor Kvenvær. I dette tilfellet kom lensmannen med en svært interessant bemerkning om folket på Hitra. Da han avhørte lokalbefolkningen om noe mer hadde blitt funnet og berget i denne forbindelse, skrev han om de opplysningene han fikk oppgitt:

[hvilke opplysninger] gjerne Pleier være brugelige i blandt dette folk som her er boende den ene Pleier gjerne have misundelse i den anden og saaledes aaben barer den ene den anden⁴⁹⁸

Misunnelse mellom naboer var altså en viktig årsak til at lensmannen kunne stole på at innbyggerne ville angi hverandre, om de oppdaget at noe ble stjålet og gjemt vekk. I så fall måtte tilfeller av unndragelse ikke bare ha skjedd i perioder hvor fogd og skipsmannskap var fraværende, men også naboene i lokalsamfunnet. Det var nettopp dette Ole Olsen fikk anledning til å gjøre i 1813.

Vrakgods «af slet ingen Værdie»

Av de opplysningene som mausundværingene oppga under avhøret i ekstraretten, er det i hovedsak vrakgodsets verdi som ser ut til å prege argumentasjonen til de tiltalte. Dette er et helt avgjørende element i forståelsen av kystboernes holdning til vrakgodset som en mulig ressurs, og vurderinger av hva som var rett og galt. Vurderinger av verdien på vrakgodset var hele tiden noe bergerne måtte forholde seg til, både i forhold til vakthold, oppbevaring, transport, bergingslønn, eventuell finnerlønn, auksjoner osv. Det er derfor sannsynlig at det også utgjorde en viktig faktor ved eventuell unndragelse av vrakgods, spesielt fordi tilfeller av unndragelse

⁴⁹⁷ Hans H. Schulze, *Fra Lofoten og Solør*, Kristiania 1865: 45

⁴⁹⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til fogden Johan Ruberg fra Jørgen Kielsen, Inntian 7. april 1769

ofte ser ut til å foregå *ved siden av* lovlig bergingsarbeid. De som unndro vrakgods var også med å berge vrakgods på lovlig måte, så derfor må de ha foretatt en vurdering av hva som skulle berges, og hva som eventuelt kunne gjemmes vekk:

Deponenten tilstaaer at han var daarlig nok at beholde, som bierget i Baaden af Skibet: 1 Par gl. Lands-Støvler, 1 gl blaae Klædes Boxe, der var lappet paa begge Knærne og 1 gl rød Brøstduug, hvilke Ting endnu er i Deponentens Værge; disse Ting forklarer han var af slet ingen Værdie.⁴⁹⁹

En slik forklaring antyder at nytteverdien av de enkelte gjenstandene ble vurdert opp imot tapet for skipseieren, eller eventuelt kongen og forstrandseieren ved herreløst gods. For den fattige kystbefolkningen kunne selv de minst verdifulle gjenstandene komme til god nytte, uten videre utgifter for oppbevaring og transport. Men for eierne hadde de mest ødelagte varene og gjenstandene mistet sin opprinnelige verdi, og som derfor levnet dem mer eller mindre ubrukelige for andre enn kystboerne. Unndragelse av vrakgods av liten eller ingen verdi, antyder at kystboerne i hovedsak valgte å begå en type lovbrudd, som ikke utgjorde noen særlig trussel mot andres eiendom. Men det vil i så fall indikere en viss form for spekulasjon fra kystboernes side.

Foruten Mausundsaken, hvor vrakgodset ble delt mellom flere, også blant mennesker som ikke hadde vært til stede når plyndringen fant sted, finner vi ingen antydninger til at det eksisterte noe marked for salg av vrakgods på Hitra og Frøya. I Frankrike har Alain Cabantous påpekt hvordan vrakplyndring var med på å legge grunnlaget for en mer helhetlig økonomi, hvor salg av vrakgods på illegale markeder ble en viktig del av inntektskilden.⁵⁰⁰ På Hitra og Frøya kan vi finne noen få eksempler av at lokalbefolkningen solgte unndratt vrakgods, men da var det snakk om svært begrensede mengder. Dette gjelder blant annet litt talg som ble solgt til handelsmann Rasmus Parelius på Hopsjø i 1768.⁵⁰¹ Vrakgods som ble stjålet på Hitra og Frøya ble altså i hovedsak brukt av lokalbefolkningen selv, og ser ikke ut til å ha blitt tatt i den hensikt å skaffe inntekter ved salg.

⁴⁹⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegods vedrørende 1810, Ekstrarett etter *Die Frau Magdalena* på Hopsjø 27. desember 1810 til 19. november 1816

⁵⁰⁰ Cabantous 1993: 119-120

⁵⁰¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til fogden Johan Ruberg fra Jørgen Kielsen, Inntian 7. april 1769

I straffeloven av 1842 og sjøfartsloven av 1860 ble det bestemt at vrakgods av mindre verdi kunne avstås til finneren, og man kunne unngå straff ved underslag.⁵⁰² Selv om dette ikke gjaldt i perioden 1705-1820, var vrakgodsets verdi likevel avgjørende for straffeutmålingen i forordningen av 1705 og 1789. Her kommer det ikke fram at man kunne unngå *all* straff for underslag på bakgrunn av verdien, men det er ikke utenkelig at bestemmelsene i 1842 og 1860 var basert på en allerede etablert rettspraksis ved håndtering av forlis. Ifølge bergingsjournalene var vurderinger av vrakgodsets verdi en del av diskusjonene mellom kystboerne og myndighetene gjennom hele perioden, blant annet under Mausundsaken.

Vurderinger av vrakgodsets verdi i forhold til eventuelle lovbrudd, antyder at det kan ha eksistert egne forestillinger og normer blant kystboerne når det gjaldt unndragelse av vrakgods. De virker å ha hatt et noenlunde bevisst forhold til hva de kunne ta, og like viktig: hva de *ikke* kunne ta. Denne typen unndragelse lot seg altså kombinere med lovlig berging, slik både Ole Olsen gjorde i 1813 og mausundværingene i 1809. Samtidig antyder det en viss grad av kalkulert risiko, og som derfor tyder på at kystboerne var langt fra «enfoldige» og naive i denne sammenheng. I stedet passer det inn i en kystkultur hvor det å gjøre vurderinger, tilpasse seg den enkelte situasjonen, og å finne kreative løsninger var en helt essensiell del av tilværelsen. På denne måten kan vi altså tolke unndragelse av vrakgods som en slags moralsk økonomi.

De slemme folk – kystboerne som opportuniste?

Vrakplyndring kan altså sees som en del av en kystkultur, hvor unndragelse av *mindre* verdifullt vrakgods kan tolkes som en sosialt akseptert aktivitet. Men det betyr ikke at vi kan frikjenne kystboerne for de mer umoralske sidene av plyndring som en kriminell aktivitet. Det var nok ikke alltid slik at unndragelse av vrakgods bare handlet om en form for nød-selvhjelp eller var en akseptert aktivitet i kystsamfunnet. På lik linje med andre typer kriminelle aktiviteter, som kystboerne kunne gjøre seg skyldige i, kunne motivene også handle om økonomisk gevinst og ren og skjær opportuniste.

Foruten Mausundsaken, som altså er det eneste tilfellet på Hitra og Frøya hvor en gruppe mennesker ble dømt og straffet for vrakplyndring, finner vi også andre tilfeller av unndragelse av vrakgods, som *ikke* ble akseptert av fogden. Dette er gjerne tilfeller hvor gjerningsmennene ikke ble identifisert, og hvor ugjerningen bare blir nevnt kort i kildene. Dette var blant annet

⁵⁰² Lov om Sjøfarten, Stockholms Slot den 24de Marts 1860, kapittel 8, § 90

tilfellet etter forliset av den hollandske hvalfangstskuten i 1730, hvor litt tauverk hadde blitt avskåret og stjålet.⁵⁰³ Etter forliset av *Anna og Sara* i 1749 viste det seg også at deler av tjærelasten var blitt «undergiven for mindskelse af slemme folch».⁵⁰⁴ Her er vi tilbake i gråsonen mellom det som kunne aksepteres av fogden ved innrømmelse innen god tid, og det som kunne bli betegnet som tyveri eller fordølgning når ingen meldte seg. Ikke alle benyttet anledningen til å angi vrakgodset til fogden, og vi får en indikasjon på at forsøk på unndragelse også kunne lykkes for kystboerne.

I de tilfeller hvor det nevnes i kildene at noe hadde blitt stjålet fra vraket, var det gjerne fordi det fantes spor etter ugjerningen. Slike spor kunne dreie seg om synlig avkappede taubiter, synlige tegn på aktivitet inne i vraket slik som opprevne dører, skap og lås, eller informasjon om manglende gjenstander fra mannskapet. Men det er god grunn til å tro at det kan være mørketall over mindre unndragelser av vrakgods som aldri ble oppdaget. Dette gjelder spesielt i tilfeller hvor det ble vanskelig å avgjøre hva som hadde blitt stjålet og hva som eventuelt hadde forsvunnet på havet.

Da tremasteren *Aurora* ble funnet ved Austre Skarvflesa i 1763, hadde kapteinen oppdaget at mastene på skipet «af ukyndige eller ildesindede Folck» var kappet av, og som derfor gjorde berging av skipet i sin helhet umulig. I tillegg var mye av det han oppfattet som den mest «lettvinde» delen av ladningen blitt fjernet og en del tauverk kappet av. Døren til kahytten var brutt opp og rommet ransaket, og skipspapirene var borte. Å ta seg om bord i skipet og bryte opp kister og dører i kahytten vitner om mer aktive former for plyndring enn bare å sanke biter av tremateriale på stranden. Men kapteinen var likevel usikker på om det var gjort «i god eller ond hensigt». Det ble derfor gitt ut formaning om at «alle omboende Indbyggere eller Fremmede som maatte have Bierget eller om plyndren er vidende, at de derom indfinder sig med opgivende og forklaring». Det ble presisert at ingen hadde lov til å berge fra vraket uten kapteinens godkjenning, og at folk «overalt entholder sig fra Plyndren».⁵⁰⁵ Men i dette tilfellet ser det ikke ut til å ha blitt oppklart hvem som eventuelt hadde stjålet fra vraket.

⁵⁰³ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, Mappe nr. 7 – Et strandet grønlandsk skip på Hitra 1730-, Bergingsforretning etter en hollandsk hvalfangstskute av Niels Cimber i Vikan, 21-25. juli 1730

⁵⁰⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *Anna og Sara* av Johan Ruberg på Sula, 9-26. januar 1749

⁵⁰⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til fogden Johan Ruberg fra kaptein Cornelius Klochau og Jens Juel, Mausund 8. november 1763

Ved bergingsvirksomheten etter *Aurora* ble det et problem at en stor mengde folk hadde svermet til vrakstedet.⁵⁰⁶ Fiskeværene på Hitra og Frøya kunne i fiskesesongene tiltrekke seg mye folk, som gjorde det vanskelig å holde kontroll over alt vrakgodset som lå spredt. Da en del vrakgods fra et ukjent skip ble funnet drivende på sjøen utenfor Titran i 1795, fryktet lokalbefolkningen at det i den kommende tiden ville bli «Trængsel af Folk paa alle Kanter», og at det derfor «kunde befrygtes Tyverie baade paa Tougværket og Blokkerne».⁵⁰⁷ Den sosiale kontrollen innad i lokalsamfunnet ble betraktelig svekket i fiskerisesongene, fordi vrakstedet ble liggende midt i sentrum av en voldsom aktivitet, og mennesker kom reisende langveis fra. Den samme frykten for tyveri ble også uttrykt etter forliset av den norske galeasen *Maria Thiel* i 1816. Forstrandseieren i Froan påpekte at det snart ville dukke opp flere fiskere i området, og at han fryktet at vraket ville «blive ophugget og bort Ranet».⁵⁰⁸ Men det betyr ikke at det bare var de «fremmede» fiskerne man fryktet ville plyndre fra vraket. Etter forliset av *Rebecca* i 1817 var i stedet problemet at vraket ble liggende «saa aldeles isoleret», at det «lettelig ville blive til Rov for Tyvehaand».⁵⁰⁹ Her kunne hvem som helst komme seg usett til og fra vrakstedet.

Vakthold ved vraket

Selve risikoen for plyndring var hele tiden til stede, og blir stadig nevnt i kildematerialet i forbindelse med behovet for vakthold. De mer generelle og normative formuleringene i forordningen av 1705, poengterte at de nye bestemmelsene kom som et resultat av at «een og anden Overlast /Røverj og Tyveri af onde og udædiske Mennisker» hadde blitt begått langs kysten av Danmark-Norge. Men de stadige formuleringene i bergingsjournalene om behovet for vakthold «i frygt for paakommende veyr, og hazard af tyfve haand», gir en mye bedre pekepinn på hvordan de faktiske forholdene på Hitra og Frøya ble oppfattet av embetsmenn og lokalbefolkning.⁵¹⁰

⁵⁰⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Aurora* av Johan Ruberg på Mausund, 2-14. november 1763

⁵⁰⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til stiftet 22. januar 1795

⁵⁰⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Brev fra Henrik Borthen, Froan 19. mars 1816

⁵⁰⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *Rebecca* av Rasmus Bye i Froan, 3-16. desember 1817

⁵¹⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 5 – «JOMFRU MARIA» fra Holland, skipper Peter Klein, på vei fra Arkhangelsk, forlist utenfor Mausund på Hitra i November 1716-, Bergingsforretning etter *Jomfru Maria* av Niels Cimber, 1-8. desember 1716

Vakthold var noe både fogden, grunneieren og bergerne så et behov for, og derfor prioriterte å gjennomføre så raskt det lot seg gjøre. Men det var en svært krevende oppgave. Da *Rebecca* forliste i 1817 hadde mannskapet overlevd og kunne selv holde vakt ved vraket. Men flere av sjøfolkene som lå i telt om natten ble syke og sengeliggende, og én av dem døde.⁵¹¹ Ved flere tilfeller var det direkte farlig for vaktene å oppholde seg ute ved vrakstedet. Vaktholdet utgjorde derfor en ekstra risiko og en ekstra utgiftspost. For at ressurser til vakthold skulle kunne forsvares i regnskapet måtte det være med god grunn. Risikoen, forventingen eller erfaringen med tyveri var nettopp en slik grunn. Plyndring var en risiko som både lokalbefolkningen og fogden stadig handlet ut ifra, både i de tilfeller hvor det faktisk forekom tyveri, og i de tilfeller hvor de kun fryktet det kunne forekomme.

Selv om de som holdt vakt over *Die Frau Magdalena* i 1809 hadde vært med på å inngå avtaler om unndragelse av vrakgods, ville nok i mange tilfeller vaktene ha virket avskrekkende på mulige vrakplyndrere. Mindre unndragelser av vrakgods foregikk derfor som regel like etter ulykken fant sted, før vaktordninger hadde blitt organisert. Men da den norske briggen *Fortuna* forliste utenfor Sula i 1816 ble det gjort forsøk på plyndring også mens det var vakter til stede. De tre nattevaktene oppdaget på et tidspunkt to båter, med til sammen ni mennesker om bord, både kvinner og menn, som holdt på å ta seg om bord i vraket. Vaktene prøvde å jage dem vekk, men følte seg overmannet og måtte hente hjelp. Da de kom tilbake med forsterkninger fra Sula, stakk de fremmede menneskene av. I bergingsjournalen kommer det fram at de fremmede rodde vekk i så stor hast at de omtrent ikke fikk med seg noe av det materialet de hadde begynt å hugge løs.

De tre vaktene mente disse ni menneskene må ha hatt «ondt i sinne», ikke bare fordi de forsøkte å plyndre fra vraket, men fordi de snakket engelsk til dem:

[...] da de saae sig overmandet i Fald de havde haft Ondt i Sinde, hvilket Vagten havde Grund til at troe, da de ville ligesom tale Engelsk da Vagten taleded til dem;⁵¹²

I dette tilfellet var det altså ikke bare snakk om fremmede mennesker utenfor lokalsamfunnet, men også fremmedtalende mennesker, som trolig forsterket følelsen av å ikke kunne kontrollere situasjonen. På dette tidspunktet var Napoleonskrigene over og den engelske handelsblokaden

⁵¹¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *Rebecca* av Rasmus Bye i Froan, 3-16. desember 1817

⁵¹² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *Fortuna* av Ole Bye, Sula 5. januar til 14. mai 1816

opphevet. Men det er likevel mulig at minnet om fiendtlige, engelske skip langs trøndelagskysten preget vaktene oppfatning av situasjonen. I 1812 hadde nordlandsjekta *Henricha Kirstina* blitt plyndret av engelskmenn, og det som var igjen av lasten hadde blitt berget og solgt på auksjon på Sula.⁵¹³ Det er derfor ikke umulig å anta at vaktene og resten av lokalbefolkningen på Sula fortsatt hadde sterke minner om dette i 1816. Men det ble aldri oppklart hvem de ni menneskene som plyndret vraket av *Fortuna* var. Kanskje var de engelskmenn på gjennomreise i området, eller kanskje snakket de uforståelig for å hindre å bli identifisert? Uansett er det en fellesnevner at det ble vanskeligere å følge opp saker som omhandlet mennesker utenfor lokalsamfunnet.

I Danmark var nok muligheten for vakthold bedre enn langs norskekysten. Stranden var delt inn i tydelig avgrensede områder, og var under nærmest konstant oppsyn av strandfogdene.⁵¹⁴ Poul Holm har også påpekt at: «hvis de første tililende ikke var overvåget af en foged, kunne de finde på at stikke lidt til side».⁵¹⁵ Unndragelse av vrakgods var nærmest forventet om ikke strandfogden var den første ved forlisstedet. På Hitra og Frøya var det som nevnt tidligere ingen strandfogd, og det måtte utpekes nye vakter ved hver anledning. Det var bare i de tilfeller hvor vrakgodset ble vurdert til å være av liten eller ingen verdi, spesielt i sammenheng med mulighet for salg ved auksjon, at vraket kunne bli liggende ubevoktet. Det styrker derfor argumentet om at vurderinger av vrakgodsets verdi kunne påvirke kystboernes holdning til vrakgodset, både i oppfatningen av hva som var mulig å gjøre ved hvert enkelt tilfelle, og hvor de satte grensen mellom rett og galt. At vrakgodset var for lite verd til at det kunne veie opp for utgifter ved vakthold, betyr ikke at vrakgodset var av liten verdi for kystboerne, som kunne dra nytte av det på flere ulike måter. Derfor er det mulig at det både eksisterte vrakplyndring som en del av en felles mentalitet og moralsk økonomi, og som tilfeller av at én eller flere personer handlet ut ifra det som var mest fordelaktig for dem selv, i det gitte øyeblikket.

Frykten for den barbariske kystboer

Et av de elementene som går igjen i mye av litteraturen om forlis, er de sjøfarendes oppfatning av kystboerne som barbariske og voldelige mennesker, og en frykt for hva kystboerne kunne komme til å gjøre mot de skipbrudne. Med utgangspunkt i kildematerialet fra Hitra og Frøya i

⁵¹³ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon over Nordlandsjekta *Hinricha Kirstina* på Sula, 8. desember 1812

⁵¹⁴ Bloksgaard 2003: 39

⁵¹⁵ Holm 1991: 240

perioden 1705-1820 finner vi ikke noe som gir særlig grunn til en slik tolkning. Vi finner ingen tilfeller hvor lokalbefolkningen ble beskyldt for å ha aktivt forårsaket forlis ved for eksempel å lokke de sjøfarende på land med falske lys. Vi finner ingen beskyldninger om fjerning av sjømerker, og ettersom det ikke fantes fyrlykter på øyene før i 1833, var det heller ikke snakk om slokking eller imitering av fyrlys. Unndragelse av vrakgods foregikk som regel ved siden av ordinært bergingsarbeid, og aldri når skipsmannskapet var til stede ved vraket. Selv Lars Nielsen Grognodden sørget for å ta godt vare på mannskapet fra *Die Frau Magdalena*, før han valgte å holde deler av vrakgodset skjult for dem. I likhet med Brad Duncans konklusjon om forholdene ved Queenscliffe i Australia, ser det altså ut til at altruisme og opportuniste eksisterte side om side.⁵¹⁶

Satt på spissen kan plyndring av vrakgods på Hitra og Frøya nærmest tolkes som en «offerløs» forbrytelse. Ettersom kystboerne ikke ser ut til å ha utgjort noen direkte trussel mot de skipbrudnes liv og helse, er selve lovbruddet rettet mot eiendomsretten. I de fleste av tilfellene var ikke kapteinen medeier av verken skip eller last, så trusselen mot eiendomsretten var i hovedsak rettet mot skipseierne og kjøpmenn, som befant seg langt borte. Vi har også slått fast at de tilfellene av plyndring, unndragelse og fordølgning av vrakgods som forekom i denne perioden, i hovedsak handlet om mindre verdifullt vrakgods, og i hvert fall aldri om *hele* vraket eller *hele* lasten. Hvis vi samtidig går ut ifra at kystboerne bevisst unnlot å stjele de mer verdifulle delene av vrakgodset, behøver ikke plyndringen anses som et særlig stort angrep på eierens eiendomsrett, ei heller eventuelle tollinntekter. For skipseieren var det uansett assuranse som i hovedsak hadde mulighet til å bøte på tapet av skip og last, og ikke summen som ble igjen av vrakets verdi etter at bergingsutgiftene var betalt.

På Hitra og Frøya i denne perioden finner vi likevel to tilfeller hvor skipsmannskapet uttrykte en direkte frykt for kystboerne, og for sitt eget liv. Det ene tilfellet dreier seg om mannskapet fra *Die Frau Magdalena* i 1809. Da de rodde ut fra Grognodden for å lete etter skipet om morgenen etter ulykken, ble de vitne til at flere mennesker allerede var gått om bord i vraket: «hvilke de af Frygt for at samme Folk kunne tilføre dem som Fremmede noget Ondt, ikke ville søge til». Men det kom ingen konkrete anklager mot mausundværingenes oppførsel overfor skipsmannskapet, selv etter at det ble bekreftet at flere av dem hadde plyndret fra vraket. Dette

⁵¹⁶ Duncan 2006: 238

viser altså at det kunne eksistere en frykt for kystboerne blant sjøfolkene, selv om det viste seg at de ikke utgjorde noen reell trussel mot dem.

Men samtidig må vi nyansere bildet av vrakplyndring som en «offerløs» handling. I 1809 påvirket selve lovbruddet mot eiendomsretten i størst grad rederne i Bremen, som i dette tilfellet uansett ikke ville få stort igjen av det totalvrakede skipet og lasten, utover eventuelle forsikringspenger. Skipsvraket endte også med å synke helt etter å ha ligget på et skjær i noen dager. Men Lars Nielsen Grognodden måtte likevel føre kapteinen bak lyset, for å kunne skjule vrakgods i det samme huset hvor mannskapet oppholdt seg. Unndragelsen og hemmeligholdet fikk betydning for hvilken informasjon kapteinen brakte med seg tilbake til rederne, og hvilke opplysninger fogden kunne føre i bergingsjournalen. Det var disse opplysningene som i sin tur var utgangspunktet for utregningen av forsikringssummen.



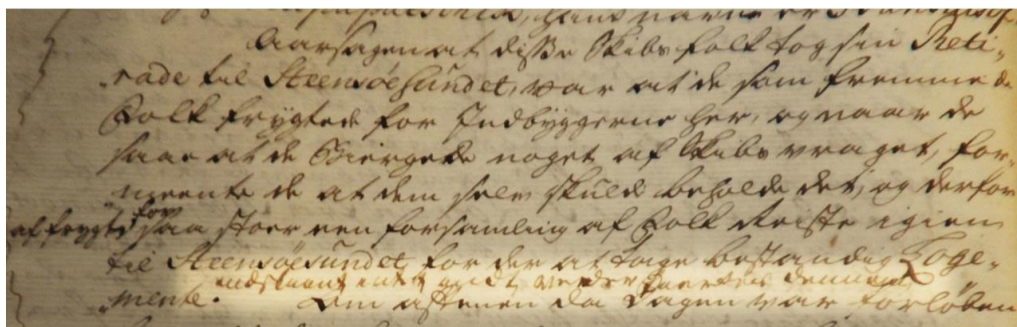
Kart XI: Kart over Sæbuøya, Rørøya og Steinsøysundet. © Kartverket

Det andre tilfellet dreier seg om forliset av det russiske krigsskipet *Jedinorog* ved Sæbuøya på Hitra i 1760. Hele mannskapet om bord omkom ulykkesnatten, men elleve russere hadde blitt satt i land på Smøla før ulykken, og hadde av den grunn overlevd. Da de kom roende over til Hitra for å lete etter skipet etter noen dager, ble de møtt av en stor folkemengde i full gang med å berge vrakgods. På dette tidspunktet skal det ha oppstått en konflikt mellom russerne og hiter-væringene. Hendelsen førte til at russerne valgte å oppholde seg på Smøla, og ikke på Hitra nærmere vrakstedet, fram til hjemreisen året etter:

Aarsagen at disse Skibs folk tog sin Retirade til Steensøesundet [Steinsøysundet på Smøla], var at de som fremmede folk frygtede for Indbyggerne her [på Hitra], og naar de saae at de

Biergede noget af Skibs vraget, formeente de at dem selv skulde beholde det, og derfor af frygt for saa stoer een forsamling af folk reiste igien til Steensøesundet for der at tage bestandig Logement.

Dette ble skrevet av fogdens fullmektig den samme høsten. Men i ettertid er det blitt tilføyd en ekstra setning, som trolig var en del av fogdens egen redigering av teksten. Denne setningen fikk nokså stor betydning for budskapet, nemlig «endskiøndt indtet ondt vederfaertes dennem», altså selv om ingenting ondt hendte dem.⁵¹⁷ Fogden og hans fullmektig var klar over russernes anklager, men valgte å tolke, eller i hvert fall å framstille denne frykten som ubegrunnet. Det var dette som ble stående i den offisielle bergingsjournalen som ble sendt videre til sentralmyndighetene og Russland. Ut ifra det tilgjengelige kildematerialet virker det heller ikke som at hitterværingene noen gang ble konfrontert med disse anklagene, eller i det hele tatt måtte svare for seg.



Utdrag fra bergingsforretningen etter *Jedinorog* høsten 1760: Setningen «endskiønt intet ondt vederfaertes dennem» er tilført mellom linjene.

Da de overlevende russerne returnerte til den russiske byen Reval ved Østersjøen i 1762 (dagens Tallinn i Estland), ble det gjennomført en offisiell sjøforklaring av marinen. Her hevdet de overlevende russerne fortsatt at de hadde blitt utsatt for trusler:

Og da vi kom til det sted hvor skipet hadde forlist, var lite av skipets bunn synlig, men på bunnen ser vi materialer, bly og andre mindre ting. Disse materialene dro de lokale opp og førte til stranden og bar til sine bosteder. Vi begynte å si at disse materialene var statlig eiendom, ikke ta dem! Men disse ville drepe oss med våpen og økser. Vår vertinne tillot ingen å komme dit vi bodde på grunn av faren for at de slo oss i hjel.⁵¹⁸

⁵¹⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Henrik Bull på Rørøya, 3-15. november 1760

⁵¹⁸ Russian State Naval Archive i St. Petersburg, Sjøforklaring etter *Jedinorog*, i Reval 29. januar 1762 (oversatt av Jan Ivar Bjørnflaten og Roland Sebastian Grov ved Universitetet i Oslo)

Da hitterværingene oppdaget vraket av *Jedinorog* var det liten tvil om at det var snakk om et totalforlis, og døde mennesker ble funnet i strandkanten. Overraskelsen må derfor ha vært stor da de overlevende russerne kom roende over fra Smøla. Som nevnt i forrige kapittel kan et slikt brått møte ha ført til misforståelser angående bergingsvirksomheten. Da russerne dukket opp var ikke premisset for bergingsarbeidet like tydelige lengre. Fogdens fullmektig var ennå ikke ankommet forlisstedet, og russerne utgjorde ingen annen autoritet enn menige matroser, en tømmermann og en dikter (en som tetter og kalfatrer bordgangene i et skip). Det er derfor mulig at det kan ha oppstått en situasjon hvor hitterværingene og russerne faktisk var direkte uenige om hvem som hadde rett til å berge vrakgodset, og som derfor kan forklare den ampre stemningen og anklagene om plyndring. Hvis hitterværingene i tillegg var samlet i forholdsvis store grupper, og kanskje hadde med seg redskaper som båtshaker og økser for å bryte opp deler av vraket, kan det også forklare hvorfor russerne trodde de ble truet med våpen.

Sett i lys av de andre tilfellene av forlis i denne perioden, ser det uansett ut til at hendelsene etter *Jedinorogs* forlis er et unntak når det gjelder anklager om plyndring og voldelig oppførsel. I motsetning til Mausundsaken i 1809 ble det aldri bevist at hitterværingene hadde tatt noe, utover det som ble levert tilbake på formaning av fogdens fullmektig. Men utover vinteren og våren forekom det likevel flere sammenstøt mellom russerne og hitterværingene. Med hjelp fra sin losjivert, Nicolai Lohman på Smøla, var russerne flere ganger innom grunneierens gård på Rørøy, for å lete etter det de mente var stjålet vrakgods. Grunneieren på sin side anklaget russerne for voldelig oppførsel og for å ha brutt seg inn på hans eiendom, ødelagt gjenstander og stjålet et par dukater (gullmynter), verd til sammen 5 riksdaler, og flere par strømper.⁵¹⁹ Det var russerne, sammen med Nicolai Lohman, som til slutt fikk en reprimande av myndighetene, og ble bedt om å holde seg i ro på Smøla fram til hjemreisen.⁵²⁰

I utgangspunktet kan en slik konflikt mellom russiske sjøfolk og norske kystboere hatt sitt utspring i dårlig kommunikasjon og språkbarrierer. Men det er interessant hvordan russerne ser ut til å ha hatt et mye bedre forhold til smølaværingene. Her skal de ha hatt tilgang på en slags

⁵¹⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Johan Ruberg 11. juli 1761

⁵²⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, B/L0071 Kopibok 1759-1763, Brev til Baron von Korf fra Frederik Rantzow 11. april 1761 og Statsarkivet i Trondheim, A-0497 Fylkesmannen i Møre og Romsdal, 1 Første avlevering, Ba/L0015 Kopibok 1760-1764, Brev til Nicolai Lohman fra amtmann Niels Krog Collin 3. april 1761

«tolk»,⁵²¹ i tillegg til at Lohman stadig hjalp dem i konfrontasjonen med hitterværingene. Derfor er det interessant at kommunikasjonen mellom smølaværingene og hitterværingene verken har hindret eller dempet konflikten. Mens fogdens fullmektig oppholdt seg på Hitra kom russerne, sammen med Lohman, for å oppgi en del opplysninger: «saavit man af deres Sprog kunde forstaae». Og det de kunne forstå var blant annet opplysninger om skipets reiserute fra Kronstadt i Finskebukta, og hendelsesforløpet fram til ulykkesnatten. Likevel ble det konkludert med at skipets navn «kan mand ei faae i Stand til at vide, siden deres Sprog ikke saa meget kan begribes».⁵²² Men på Smøla kunne fullmektigen for fogden på Nordmøre skrive i sin journal at skipet «Kaldtes Pinke Dienorog [pinken Jedinorog]».⁵²³ Mangelen på kommunikasjon var altså ikke bare mellom russerne og hitterværingene, men også mellom lokalbefolkningen og embetsmennene på Hitra og Smøla. Russernes oppfatning av hitterværingene kan både ha vært berettiget ut ifra de faktiske forholdene, hatt sitt utspring i smølaværingenes forestillinger om folket på Hitra, eller vært basert på sjøfolkernes mer generelle forestilling om kystboere både i Norge og andre steder.

Det er fullt mulig at russerne, sammen med sin losjivert, avslørte at hitterværingene var i ferd med å plyndre vraket, etter en ulykke de trodde ingen hadde kommet levende fra. Det er blant annet betimelig at grunneieren på Sæbuøya ikke ser ut til å ha varslet fogden om funnet av vraket, før *etter* at russerne dukket opp på gården hans første gang.⁵²⁴ I så fall virker dette å være det eneste tilfellet på Hitra og Frøya hvor bergerne, sammen med grunneier, har gått sammen om å plyndre et vrak, og hadde planer om å holde hele funnet skjult for myndighetene.

Samtidig kan det også tenkes at smølaværingenes egen oppfatning av hitterværingene kan ha vært med på å påvirke russernes oppførsel og forståelse av situasjonsbildet. Selv om det var mye kontakt mellom Hitra og Smøla, og folk stadig flyttet på seg mellom de to øyene, kan det likevel ha eksistert en følelse av annerledeshet. Selv om øyene ligger forholdsvis nært hverandre

⁵²¹ Andreas Ringholm fungerte som fullmektig for eieren av Smølagodset, og «I mangel en mere kyndig i Sproget værende Tolk». Riksarkivet, Ea-3115 Rentekammeret, Renteskriverkontorene, J Nordafjeldske kontor/Trondheim stifts (distrikts) Ktr./1. Nordafjeldske ktr., Jg Ekspedisjon, Jgc/L0295 Journalsaker B 895-1098, 1760, Journalnummer 1093, Bergingsforretning etter *Jedinorog* av Jacob Pedersen Topp på Veiholmen, 22. november 1760

⁵²² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Henrik Bull på Rørøya, 3-15. november 1760

⁵²³ Riksarkivet, Ea-3115 Rentekammeret, Renteskriverkontorene, J Nordafjeldske kontor/Trondheim stifts (distrikts) Ktr./1. Nordafjeldske ktr., Jg Ekspedisjon, Jgc/L0295 Journalsaker B 895-1098, 1760, Journalnummer 1093, Bergingsforretning etter *Jedinorog* av Jacob Pedersen Topp på Veiholmen, 22. november 1760

⁵²⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til fogden Johan Ruberg fra Henrik Dons 27. oktober 1760

i avstand, var de fordelt på to ulike administrative distrikt, altså Fosen og Nordmøre. I denne sammenheng kan det derfor være interessant å sammenligne prestenes beskrivelse av innbyggerne på Hitra, Frøya og Smøla, ettersom de i forbindelse med sitt embete beskrev lokalbefolkningens karakter og livsførsel.

Under rettsaken mot mausundværingene hadde presten Brodtkorb gitt uttrykk for at han oppfattet alle de tiltalte som redelige og gode mennesker.⁵²⁵ Presten Barman, som bodde i Hitra prestegjeld fra 1830-årene, har skrevet at «Store Forbrydelser var sjeldne» og at hitterværingene og frøyværingene var «Fredelige og hjelpsomme».⁵²⁶ I 1780 hadde også sogneprest Bang beskrevet dem som stille og forsiktige og som et «føyeligt kiærligt og skiønsomt Folk». Han påpekte at innbyggerne i prestegjeldet nærmest forsøkte å overgå hverandre i flittighet, i motsetning til sine overmodige og ærelystne naboer i «nærgrændsende Søebøygder».⁵²⁷ Kanskje var det smølaværingene Bang henviste til?

I 1817 skrev presten Hans Grøn Bull om folket på Smøla:

I udvortes Adferd ere de høflige, ogsaa Mange i Grunden gode; men Alle have de ikke det bedste rygte for deres Forhold, naar strandet Skib og Gods er under deres Land: Muligt, det passer sig paa Nogle af dem, hva skrevet staaer om hine paa Anholt: Hver lever christelig og nærer sig af Vrag.

Ludvig Holbergs beskrivelse av folkene på Anholt i *Peder Paars* har tydelig preget prestens tolkning av lokalbefolkningens handlinger og karakter. Forfatteren av *Smøla bygdebok*, mente at Bulls beskrivelse må ha hatt sammenheng med rettssaken mot en gruppe smølaværing, etter forliset av skipet *Balskieggen* i november 1811.⁵²⁸ Smølaværingene skal ha trodd det var et engelsk skip, altså et fiendtlig skip under Napoleonskrigene, og mente derfor at de kunne beholde lasten selv. Men skipet var ikke engelsk, og de ble i 1819 dømt til åtte måneder tukthusstraff i Trondheim.⁵²⁹

⁵²⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegoods vedrørende 1810, Attest av sogneprest Tobias Brodtkorb, Dolmøy prestegård 10. oktober 1816

⁵²⁶ Ole Olsen Barman, *Gamle Minder: herfra og derfra om, hvorledes Gud leder Mennesket – 14 Aar paa Hitteren*, Kristiansund 1908: 12

⁵²⁷ Bang 1984: 56-57

⁵²⁸ Gudmund Frode Berg, *Smøla bygdebok bind III: utviklinga på Smøla gjennom to hundre år 1665-1865 – Gards- og ættesoge for Sandvær – Tranøy*, Smøla 1989: 85

⁵²⁹ Berg 1989: 128-129

Det er interessant å merke seg hvordan presten Grøn i 1817 kan ha generalisert ut ifra ett enkelt tilfelle av vrakplyndring, for å hevde at smølaværingene ikke hadde det beste rykte for sin håndtering av skipsvrak. Brodtkorb og Barman gjorde det motsatte, og framhevet i stedet at hitterværingene var et fredelig folk, til tross for rettsaken mot mausundværingene. Det kan være mange grunner til dette, men la oss gå ut ifra at Grøn hadde mer å bygge på enn bare det ene tilfellet i 1811. Et raskt søk i lokalhistoriske verk fra Smøla viser blant annet et tilfelle hvor selv sognepresten i Edøy ble dømt for vrakplyndring i 1797.⁵³⁰ Det kan i så fall bety at Lohman hadde et helt annet utgangspunkt når han skulle veilede russerne i møtet med hitterværingene. Kanskje hadde han erfaring med hvordan andre smølaværing oppførte seg ved funn av vrak, og mente hitterværingene måtte være i stand til det samme? Eller kanskje ser vi igjen et slags forsøk på vittighet, eller nærmest et uttrykk for Eigensinn, rettet mot grannene på den andre siden av fjorden? I A. Eckstorms *sandfærdige Fortællinger og Hændelser* mente nettopp Eckstorm at beskrivelsen av de såkalte «Listerluus» likeså godt kunne ha sin bakgrunn i «et vittigt Indfald af Naboerne».⁵³¹ Det vil ikke være helt usannsynlig at det også foregikk et spill mellom naboer i slike nærliggende distrikt.

Det er svært mye som kunne blitt sagt om hendelsene i etterkant av *Jedinorogs* forlis i 1760. Mye har blitt gjennomgått i masteroppgaven *Forliset av Enhjørningen; plyndring eller berging?* fra 2012, men det er fortsatt mange motstridende elementer ved denne saken, som gjør det til et svært interessant enkelttilfelle.⁵³² Det er derfor vanskelig å komme til noen endelig konklusjon om hva som egentlig fant sted høsten 1760. Men med utgangspunkt i en ny forståelse av bergingsvirksomheten, slik den er presentert i kapittel IV, er det en stor sannsynlighet for at det hele beror på nettopp misforståelser. Det handler om de uklare forholdene i den liminale fasen av bergingsarbeidet og de varierende premissene. Dette kan ha gjort det uklart både for hitterværingene, russerne og Lohman, hvilke betingelser som gjaldt til enhver tid, og hvordan de skulle oppføre seg deretter.

Ved *Jedinorogs* tilfelle ble dette enda mer komplisert, fordi begivenhetene fant sted i to ulike distrikt. Hvis vi går ut ifra at bergingsarbeidet ikke bare ble oppfattet som en byrde, men også som en mulighet for inntekt, kan hitterværingene ha hatt interesse av å beholde vrakgodset på

⁵³⁰ Wm. Johannesen, *Fra gamle dager på Nordmøre*, i *Årsskrift for Nordmøre historielag*, 1958, Kristiansund 1959: 121-123

⁵³¹ Eckstorm 1792: 77

⁵³² Hermanstad 2012

Hitra, slik at de selv kunne få inntekter fra arbeidet. Lohman kan derimot ha hatt interesse av at russerne skulle forsøke å ta mer kontroll over situasjonen, og føre mer av vrakgodset over til Smøla, hvor de selv kunne ha oppsyn med det. Dette ville ha medført økte inntekter for Lohman og andre smølaværinger gjennom håndtering og oppbevaring av vrakgods. Når ingen var til stede og kunne ta den endelige avgjørelsen om hvem som skulle gjøre hva, førte det til uenigheter om reglene og påfølgende interessekonflikter. Med et slikt utgangspunkt blir det både lettere å forstå hvorfor eventuell ubegrunnet mistenkeliggjøring kunne finne sted, og hvordan det stadig var rom for å tøyne grensene.

Det viktigste vi i denne sammenheng tar med oss fra de to tilfellene i 1760 og 1809, er at en eventuell frykt for kystboerne kunne bli omtalt i bergingsjournalene. Derfor er det påfallende at det ikke har blitt nevnt av fogden ved flere anledninger, ei heller som en mulig bekymring hos de nevnte prestene Bang, Brodtkorb og Barman. Bang kunne i stedet peke på hvordan funn av vrak var en av flere fordeler ved å bosette seg i Froan, uten noen ekstra kommentar om moralske forhold rundt utnyttelse av andres ulykke.⁵³³

En felles tradisjon

Selv om det skriftlige kildematerialet viser at det ikke forekom mer brutale forsøk på plyndring, foruten beskyldningene i 1760, kan likevel *forestillingen* om den «brutale vrakplyndrerer» ha vært til stede på Hitra og Frøya. På samme måte som en slik forestilling kan ha vært med på å påvirke de dansk-norske myndighetenes utforming av lovbestemmelser mot «onde og udædiske Mennisker» i 1705, kan det også ha påvirket sjøfolkernes forhold til kystboere i et større geografisk område.⁵³⁴ På 1700- og 1800-tallet seilte sjøfolkene over store deler av verden, og kunne dermed bringe med seg og spre erfaringer, kunnskap, rykter og muntlige fortellertradisjoner fra andre land. Forholdene ved blant annet kysten av Frankrike, slik Alain Cabantous har beskrevet dem, kan altså ha vært med på å påvirke sjøfolkernes syn på kystboerne ved Hitra og Frøya.⁵³⁵ Utover 1700-tallet og begynnelsen av 1800-tallet, var det også mange sjøfolk som hadde personlig erfaring med både kaperfart, sjørøveri og slavehandel, blant annet ved Barbareskstatene i Middelhavet (Marokko, Algerie, Tunisia og Tripolis). I Danmark-Norge ble

⁵³³ Bang 1984: 23

⁵³⁴ Fredrik IVs forordning av 1705

⁵³⁵ Cabantous 1993: 202

det også opprettet en egen slavekasse i 1715, for å kunne kjøpe fri dansk-norske sjømenn som hadde havnet i fangenskap og slaveri.⁵³⁶

Det må ha vært en utfordring for sjøfolkene å vite hvilke forhold de kunne forvente til enhver tid. Ved storm og uvær var det også nærmest umulig å vite hvor de til slutt ville treffe land. Skip som forliste ved norskekysten, behøvde ikke engang å ha Norge som destinasjon eller en del av reiseruten. Det mest kjente tilfellet er nok beretningen om venetianeren Pietro Querini, som drev i land utenfor Røst i Lofoten i 1432, på en reise som opprinnelig skulle gå fra Kreta til Flandern.⁵³⁷ I 1806 forliste det norske skipet *Neutral* ved Sula. Skipet var på vei fra Málaga i Spania til Emden, på grensen mellom Tyskland og Nederland.⁵³⁸ Sjøfolkenes førsteinntrykk av kystboerne ved forlisstedet må derfor ha vært preget av usikkerhet, om både hvor de hadde havnet og hva slags type mennesker de nå sto ovenfor. Dette styrker også tolkningen av det første tidsrommet etter ulykken, som en liminal fase hvor den nye tilstanden ennå ikke var avklart.

Samtidig måtte sjøfolkene nå forholde seg til en gruppe mennesker, som selv på lovlig måte kunne komme til å nyte godt av deres egen ulykke. Kystboerne måtte sørge for at de stadige forlisene ikke gikk på bekostning av andre næringer, og på muligheten til å overleve. Men en slik pragmatisk tilnærming til begivenhetene kunne nærmest framstå som en direkte motsats til de skipbrudnes følelse av tap og oppbrudd. Når det samtidig eksisterte lover og regler i flere land, som ga kystboerne rett på større inntekter ved funn av vrak *uten* overlevende, kan det ha vært nok til å gjøre skipsfolkene skeptiske til hvem de hadde med å gjøre.

Selve forestillingen om onde kystboere trenger ikke bare stamme fra faktiske forhold. Som nevnt i kapittel II kan vrakplyndrerer som en fiktiv karakter også gi uttrykk for et forsøk på å menneskeliggjøre krefter, som verken sjøfolk eller myndigheter hadde mulighet til å kontrollere. Vrakplyndrerer som individ kunne identifiseres og bekjempes, det kunne ikke havet og naturkreftene. Ved å fokusere på *menneskelige* feil, ble det lettere å se et potensiale for utvikling og framgang, og å ta kontroll over egen skjebne.

⁵³⁶ Knut Sprauten, Norsk sjøfart 1700-1814, i Brit Berggreen, Arne Emil Christensen og Bård Kolltveit (red.), *Norsk sjøfart bind I*, Oslo 1989: 234

⁵³⁷ Pietro Querini (oversatt av Marie Aalen), *Querinis beretning*, Røst 2012: 3-7

⁵³⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Neutral* av Johannes Rasmussen, Hoøen 10. mars til 30. april 1806

I hovedsak ser oppfatningen av kystboerne ut til å handle om nettopp kontroll, og eventuell mangel på kontroll. Store folkemengder som samlet seg ved stranden var vanskeligere å få oversikt over, og kunne derfor virke truende. Spesielt når disse samlet seg i et landskap som lå helt på grensen av det siviliserte samfunn, og uten oppsyn av myndighetene i det første og mest kritiske tidsrommet. Skipsfolkene var allerede i en sårbar situasjon, og hadde desto større behov for å hevde sin rett på skipsvraket og sin egen autoritet i den nye situasjonen. Livet om bord i et seilskip var preget av et strengt hierarkisk system og kontroll over hver enkelt oppgave og aktivitet. Et forlis trigget derfor en brå overgang til skipbrudden tilstand, hvor mannskapet både sto ovenfor havet og naturkreftene som en overmakt, og de uklare og varierende betingelsene for bergingsarbeidet. De hadde gjennomgått det Paul Stenner betegner som en spontan liminal erfaring.⁵³⁹ Møtet med det ukjente, det fremmede og det uavklarte, kan ha manifestert seg i en forestilling om kystboerne som farlige. Kystboerne, selv de fattige fiskerbøndene, hadde i denne sammenheng mer kontroll enn sjøfolkene. Det var de som kunne tjene på funn av vrak, og det var de som best kjente det landskapet de nå befant seg i.

Et felleseuropeisk, eller også globalt, narrativ om den «brutale vrakplyndrerer» kunne altså ha preget møtet mellom de skipbrudne sjøfolkene og kystbefolkningen. Det gir oss et lite innblikk i hvordan slike forestillinger kunne oppstå og spre seg, uavhengig av forholdene på det enkelte stedet, men også hvordan de kunne ende med å påvirke de konkrete begivenhetene og aktørens forståelse av situasjonsbildet. For fogden ville det være et viktig resultat av arbeidet med bergingsforretningene, å kunne motstride slike teorier og rykter om vrakplyndring langs kysten, for å vise at han hadde kontroll over situasjonen i sitt eget distrikt.

Forholdet mellom kystboerne og embetsmennene

Hvis vi går tilbake til påstanden om plyndring som en offerløs handling, blir det klart at den kanskje i størst grad blir utfordret når det kommer til kystboernes forhold til myndighetene, og da spesielt fogden og hans tjenestemenn. Fogden var den av embetsmennene som hadde mest å gjøre med kystboerne på Hitra og Frøya. Han hadde i sitt embete oppgaver innen offentlig politimyndighet, påtalemyndighet og oppbeørsel (innkreving av skatter og avgifter). Eventuelle uenigheter om skatter og avgifter, eller håndheving av lover og forordninger, ville først og fremst være rettet mot ham. Hvis vi tolker unndragelse av vrakgods av liten verdi som et holdsvi «lite» brudd på skipseiernes eiendomsrett, vil det likevel kunne sees som et stikk

⁵³⁹ Stenner 2019: 9

mot fogden og hans inntekter fra bergingsforretningen, og hans evne til å håndtere lokalbefolkningen.

På samme måte som innkreving av skatter kunne føre til at lokalbefolkningen opplevde fogdens handlinger som inngripende, kunne også inkvisisjonsforretningen oppleves som invaderende. Hus, uthus og uteområder ble gjennomløst i en stor radius rundt forlisstedet. Dette ble ikke bare gjort i de tilfeller hvor det var direkte mistanke om plyndring, men som en del av det ordinære arbeidet med bergingsforretningen. Det var altså snakk om å søke i alle rom og lete i lukkede kister og skap, stille utfordrende spørsmål om oppbevaring og berging av vrakgods, og opplesing av strenge lover og forordninger. Der hvor forlis skjedde flere ganger innen forholdsvis kort tid, kunne nok fogdens aktivitet oppfattes som særlig påtregende. Derfor er det ikke umulig at valget om å holde tilbake vrakgods kan ha vært et forsøk på å trosse fogdens tilstedeværelse og makt i distriktene.

Det kan være vanskelig å finne spor etter lokalbefolkningens holdning til fogdens embetsutførelse, spesielt i bergingsjournalene. Bergingsforretningene ville ikke vært riktig forum for lokalbefolkningen å luften sin frustrasjon, og fogden, som forfatter eller medforfatter av journalene, ville nok uansett ikke skrevet det ned. Men likevel kan vi finne flere tendenser til uenigheter i kildematerialet. I forbindelse med *Jomfru Marias* forlis i 1716 ble bergerne stevnet for en ekstrarett, ikke fordi de slik som mausundværingene i 1809 allerede var mistenkt for ulovlig aktivitet, men fordi rederne i Amsterdam ønsket å innhente en mer offisiell forklaring fra bergerne. Men ettersom det allerede var gjennomført en bergings- og inkvisisjonsforretning, oppfattet lokalbefolkningen stevningen som en direkte beskyldning om tyveri, og nektet først å svare. En lignende holdning til det å måtte forklare seg flere ganger finner vi også i 1730, da bergerne svarte på spørsmål fra eieren av Froan: «Hvad Hr Capitain [eieren av Froan] herom behager dem at tilspørge er fuldt svar paa ved foregaaende deris bekiendelse, hvor til de end sig reseverer.»⁵⁴⁰

Denne typen uenigheter ser ut til å gjøre seg mer gjeldende i første halvdel av 1700-tallet. Det kan ha vært en reaksjon på de innskjerpede reglene i 1705, eller på det som kan ha vært en overkompensasjon fra fogdens side for å følge de nye reglene. Det vil i så fall kunne forklare hvorfor

⁵⁴⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag, 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, Mappe nr. 7 – Et strandet grønlandsk skip på Hitra 1730-, Bergingsforretning etter en hollandsk hvalfangstskute av Niels Cimber i Vikan, 21-25. juli 1730

kystboerne ser ut til å motsette seg det de oppfattet som en økt mistenkeliggjøring av egen innsats. Men utover 1700- og begynnelsen av 1800-tallet var inkvisisjonsforretninger vanlige å gjennomføre, og vi finner få eksempler på at folk motsatte seg selve formen på avhøret. I 1814 finner vi likevel et eksempel på at selv kapteinen foreslo å hoppe over hele inkvisisjonsforretningen, nettopp fordi han mente det bare ville være til belastning:

Efter Sedvane ved forrefaldne Skibs-Vrag, var ieg [lensmannen] betænkt paa at afholde en Inqvisition-Forretning hos Indvanerne paa Suulen – men Capitain Just H. Erbe foreslog og sagde dette var unødvendig og ikkun til Belastning – altsaa kunde ieg ei afholde samme ved denne Forretning.⁵⁴¹

Selv om det er usikkert hvem kapteinen mener det ville være en belastning for, har han altså tatt et tydelig standpunkt til nødvendigheten av en offisiell forretning. Dette til tross for at bergerne hadde vært alene med vraket i lengre tid, og lensmannen var forberedt på å gjennomføre avhørene som vanlig.

På begynnelsen av 1700-tallet søkte fortsatt den dansk-norske kongemakten å etablere det nye statsforvaltningsapparatet i tvillingriket. Etter innføringen av eneveldet økte behovet for å få kontroll over ressursene i landet, og kongen ble avhengig av et lokalt embetsverk. Fogden, som en av kongens embetsmenn, ble viktig i arbeidet med å skaffe kontroll over distriktene. Kystboerne på de ytterste øyene av Hitra og Frøya lå helt ute i den ytterste periferien av fogdens administrative område. Men i motsetning til avsidesliggende bygder i innlandet, var ikke bygdene ved kysten helt avsondret fra folk. I stedet lå de mye nærmere utlandet og det fremmede, med mulighet for kontakt med utenomverdenen. De lå rett ved selve hovedåren i landet: kystleia. På denne måten ble de, spesielt ved forlis, de første representantene for riket, som de fremmede sjøfolkene måtte forholde seg til. Spesielt i et handelspolitisk perspektiv må det ha vært viktig for myndighetene å vise at de hadde kontroll over sine undersåtter, og at leia nordover var trygg for handelstrafikken. Dette kan også ha hatt innvirkning på de strenge formuleringene i forordningen av 1705.

Fogden fungerte som en mellommann mellom de øvre myndighetene og lokalbefolkningen. Det var han som hadde ansvar for å håndheve de strenge reglene, og må nok ha ønsket å tydeliggjøre overfor sin overordnede at han hadde evne til å gjennomføre denne oppgaven. Men samtidig

⁵⁴¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretningen etter *Haugina* av lensmann Jens Jensen, Sula 30. desember 1814 til 11. januar 1815

var det han som hadde best kjennskap til de lokale forholdene i distriktet. Han var nok fullt klar over faren for at kystboerne kunne unndra vrakgods, og også betydningen dette ville ha for hans egne inntekter. Men ettersom ulovlige forhold ikke gjør seg mer gjeldende i bergingsjournalene, vil det være grunn til å tro at han også hadde en viss tillit til kystboerne. Det var lokalbefolkningen som hadde førstehåndskunnskap om kystlandskapet, og om hvordan de best kunne håndtere de ulike situasjonene som kunne oppstå ute i havgapet. I motsetning til strandfogdene i Danmark, var det også umulig for fogden i Fosen å være førstemann på stedet ved funn av vrak. Derfor var han både avhengig av å ha tillit til kystboerne, samt å styre dem med en streng hånd.

I norsk litteratur blir det ofte poengtert at det har eksistert et slags spill mellom kystbefolkningen og fogden eller lensmannen. Johs Furre skriver blant annet at «selvfølgelig var det mange favner [tau] som ikke ble oppgitt eller levert til opplagringsplassene», i forbindelse med et forlis på slutten av 1700-tallet,⁵⁴² og Inga Elisabeth Næss har gjengitt minner om uskrevne lover, som eksisterte ved Helgelandskysten på 1900-tallet, om ikke å angi hverandre til lensmannen.⁵⁴³ Det er også grunn til å tro at kystboerne på Hitra og Frøya hadde opparbeidet seg kunnskap og erfaring om hvor det var mulig å tøye grensene. Det er blant annet derfor vi kan konkludere med at vrakgods av mindre verdi gjerne ble unndratt i den liminale fasen av bergingsarbeidet.

I forrige kapittel så vi hvordan Koch-brødrene unnlot å gi beskjed til lensmannen ved funn av et ukjent vrak i 1815, fordi de ikke trodde det var verd å «Koste Expræse» til lensmannen.⁵⁴⁴ Det kan nettopp tolkes som et forsøk på å finne ut hvor grensen gikk. Men et mer bastant standpunkt ble gjort av en gruppe frøyværing i 1790. En del tjæretønner hadde kommet drivende inn til Titran og Håvik på Frøya, fra et forlis som hadde funnet sted på Smøla. Men frøyværingene valgte å motsette seg utleveringen av tønnene til lensmannen. Kjøpmennenes fullmektig skrev til fogden at da:

beviste biergerne sig dog meget haarde, og nær havde de imodsadt Udleveringen aldeles, endelig da de fant sig der i skede det dog med trudssel, at de neste gang hellere vile lønne sig self og sønderslaa resten saa intet skulde komme vedkommende til nøtte,⁵⁴⁵

⁵⁴² Furre 1992: 67

⁵⁴³ Næss 2013: 67

⁵⁴⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Brev til fogden Ole Bye fra lensmann Jens Jensen, Stadsvika 28. april 1815

⁵⁴⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Brev til fogden Christian Lind fra Detlev Freuchen, Kristiansund 13. mai 1790

Fogden og lensmannens oppfatning av kystboerne var preget av både sympati og respekt for det risikofylte arbeidet de måtte utføre, men også av en klar oppfatning av at enkelte kunne oppføre «slemme», «Ildesindede» og «haarde» i tilfeller hvor det var snakk om vrakgods. Men når frøyværingene her snakker om at tønnene ikke skulle få komme andre til nytte, er det mindre sannsynlig at de hadde et bevisst forhold til de rettmessige eierne i Kristiansund. I stedet handlet det mer om de nære ting: om holdninger til egen utnyttelse av ressurser i nærområdet, og hvordan lensmannens involvering eventuelt ble opplevd som et inngrep mot dette.

Eksempelene fra Furre og Næss, tilfellet med Koch-brødrene i 1815, og frøyværingenes motstand i 1790, viser alle at fellesnevneren er en forståelse av hvordan vrakgodset kunne være til god nytte for kystboerne, i de tilfeller hvor det var av liten eller ingen verdi for andre. I mange tilfeller var det først og fremst fogden og lensmannen som utgjorde bergernes fremste utfordrere på å kunne tjene på vrakgods av absolutt minste verdi. Tilfeller av mindre unndragelser må derfor sees i lys av forholdet mellom kystboerne og de lokale myndighetene. Det handlet både om vrakgodset som ressurs og nyttevare, og om holdninger til skatter, avgifter og kongemaktens tilegnelse av ressurser. Likevel virker det ikke å dreie seg om en samlet opposisjon mot myndighetene, i form av opprør og moralsk berettigelse. Eventuell motstand ser ut til å handle om muligheten til å overleve i ekstra prekære situasjoner, og om muligheten til å tøye grensene i gråsonen mellom lovlig berging og ulovlig plyndring.

På denne måten kunne flere mindre tilfeller av tyveri og fordølgning gjennomføres, med mer eller mindre hell og innlevelse. En av årsakene til at det ikke ble oppfattet som tendenser til kriminalitet, er knyttet til forlisenes liminale karakter. Når regler og forordninger vedtatt i København skulle tilpasses forholdene langs kysten, ville i mange tilfeller havet og naturkreftene komme inn som en tredje aktør, som stadig var med på å skape nye problemstillinger. For å kunne håndtere en slik situasjon, uten å legge for stort press på kystboerne, samtidig som de ikke ble gitt et for stort spillerom, ble det nødvendig med et visst slingringsmonn. Gråsonen mellom lovlig og ulovlig, rett og galt, blir derfor nært knyttet til nettopp havet og kystlandskapet. Dermed finner vi også rom for det vi kan kalle en moralsk økonomi. Inntekter fra vrakberging og bruk av vrakgods som ressurs var allerede en del av mangesystemet, men i tillegg var også mindre omfattende unndragelse og fordølgning av vrakgods en del av en mer helhetlig økonomi ved kysten.

Avslutning

Ved de førti registrerte tilfellene av forlis ved Hitra og Frøya i perioden 1705-1820 finner vi elleve tilfeller hvor det var snakk om plyndring og unndragelse, eller forsøk på plyndring. Det ble også stjålet noen trosser og tau fra *Haugina*, som ble plyndret av engelskmennene og ført inn til Sula i 1814, og gjort forsøk på unndragelse etter funn av vrakgods i 1768 og 1790. Men foruten Mausundsaken dreier de aller fleste tilfellene seg om mindre verdifullt vrakgods, i svært begrensede mengder. Ut ifra det tilgjengelige kildematerialet finner vi ingen indikasjon på at mer omfattende vrakplyndring var utbredt på Hitra og Frøya.

Unndragelse av vrakgods ble en del av kystboernes mangesidige ressurs- og inntektsgrunnlag, gjennom en bevisst vurdering av vrakgodsets verdi, både i forhold til kystboernes utnyttelse av det til egne formål, og eventuelle sanksjoner. Selv om den sosiale kontrollen ser ut til å ha vært sterk på Hitra og Frøya, virker det som om kystboerne hadde en viss kunnskap om hvordan de skulle navigere i det slingringsmonnet som ble gitt, og som ser ut til å være sterkt preget av nettopp kystlandskapet og forlisenes liminale karakter. Kystboerne var allerede forventet å blande seg inn i andres affærer, og å hankes med vanskelige, uklare og ofte livsfarlige situasjoner. Her ble det derfor åpnet for å kunne tøyne grensene ytterligere. Men til tross for den muligheten kystboerne hadde i den liminale fasen av bergingsarbeidet, da de ofte var helt alene med vraket, er det påfallende hvor ofte de ser ut til å ha handlet i tråd med det som ble forventet av dem fra øvrigheten.

Som det meste i kystboernes liv er det uansett ikke snakk om en enten-eller-situasjon. I det liminale kystlandskapet kunne det som gjerne framstår som rene motsetninger eksistere side om side, uten å utelukke hverandre. Eventuelle plyndringsforsøk foregikk altså ved siden av berging, og ikke i stedet for. Selv mausundværingene som sto tiltalt for plyndring ble også omtalt som «bergere» under ekstraretten, nettopp fordi de gjorde en like stor innsats med å berge vrakgods på lovlig måte. Det oppgavelandskapet som kystboerne levde av, krevde stadige vurderinger, tilpasninger og kreative løsninger. Dette var også utgangspunktet for vurderingen av situasjonsbildet etter funn av vrak, og kunne i enkelte tilfeller gå på bekostning av lover og regler fra øvrigheten.

På samme måte som kystboerne kunne gjøre seg skyldige i andre former for kriminelle handlinger, vil vi kunne finne eksempler på at kystboerne var opportuniste, som visste å utnytte

de ulike mulighetene som kystlandskapet bød på, inklusive plyndring. Motivene for plyndring kunne være alt fra nød-selvhjelp i en ekstra vanskelig tid, moralsk berettigelse på vrakgods uten myndighetenes involvering, slik frøyværingene ser ut til å ha antydnet i 1790, ren økonomisk gevinst, eller innslag av Eigensinn. Men vi finner ingen tilfeller som tilsier at kystboerne gjorde opprør mot myndighetene, eller hevdet en gammel rett på vrakgods. De ser ut til å ha hatt full forståelse for nødvendigheten av bergingsarbeidet, og stor sympati for de skipbrudne menneskene, som de tok vare på så godt de kunne.

Selv om plyndringsforsøkene på Hitra og Frøya ikke kan tolkes som noe felles opprør mot kongemaktens økte kontroll over ressursene i landet, er likevel kystboernes forhold til fogden og lensmannen avgjørende i denne sammenheng. Det var i grunn fogdens involvering som utgjorde selve skillet mellom lovlig og ulovlig. Som vi har sett kunne i mange tilfeller de samme handlingene tolkes på ulike måter, ut ifra om det ble innrømmet til fogden. Det var under bergingsforretningen at kystboernes aktivitet og valg i den liminale fasen ble fanget opp, og plassert enten innenfor eller utenfor rammene av den lovlige bergingsvirksomheten. Det var derfor selve hemmeligholdet overfor fogden som ble oppfattet som det virkelig kriminelle, og som truet fogdens mulighet til å holde orden i sitt distrikt. Fogden opererte derfor med en form for skjønnsmessig justis, eller et slingringsmonn, for å kunne fange opp det meste av kystboernes aktivitet. Men det var ikke snakk om enfoldige mennesker som trengte hjelp til å navigere mellom rett og galt, men om dyktige mangesyslere som søkte å utforske de muligheter som kystlandskapet bød på. I en slik tilværelse kunne vrakgods fungere som et kjærkomment tilskudd til kystboernes ressursgrunnlag.

Kapittel VI: Vrakgodts som ressurs – en gave fra havet

For å forstå vrakgodsets betydning som ressurs for kystboerne, blir det igjen viktig å påpeke det liminale aspektet ved vrakgodsets tilblivelse. Dette var gjenstander og materialer som var blitt skilt fra det de opprinnelig hadde vært og skulle være, men som ennå ikke var blitt definert på nytt. Stedet hvor vrakgodset endte opp og ble tilgjengelig for nye mennesker var ute ved kysten og på stranden, som nettopp var et sted for transformasjon. Selv om kystboerne ikke hadde kontroll over de kreftene som i utgangspunktet transformerte skipet og lasten til vrakgodts, så hadde de mulighet til å ta kontroll over dets videre skjebne. De hadde mulighet til å skape noe nytt med det, både via gjenbruk og videreforedling av materialer og gjenstander, men også ved å skape nye steder for arbeid og ressursanking, varehandel og sosiale møtesteder. Vrakgodts kunne på denne måten være med på å gi mennesket mulighet for handling og kontroll i det liminale landskapet. Havet, naturkreftene og Gud hadde sendt vrakgodset til dem. Nå var det opp til kystboerne å finne det, sanke det, omfordele det og gjøre nytte av det.

Hvis vi vender tilbake til Robinson Crusoe og hans evne til å tilpasse seg en situasjon som skipbruddet mann, som nevnt i kapittel II, var det nettopp vrakgodset som ble selve nøkkelen til hans suksess:

Thus the pickings from the wreck become the means by which Crusoe sets about taming and occupying the island.⁵⁴⁶

Crusoes evne til å «temme» landskapet og nyttiggjøre seg ressursene på øya var avhengig av det som kom drivende inn fra havet. Selv om Crusoe som skipbruddet mann i større grad var adskilt fra den siviliserte verden enn de fastboende innbyggerne på Hitra og Frøya, finner vi likevel likhetstrekk. Det var nemlig kombinasjonen av ressurser fra hav og land som gjorde det mulig å bosette seg ute på øyene, og kystboerne måtte tilpasse seg en annen rytme enn gårdbrukerne i innlandet.

Vrakgodts ble kanskje i enda større grad enn alle andre typer ressurser, en sterk påminner om at menneskets evne til å temme, kultivere og manipulere landskapet og naturen også handlet om ytre krefter som de ikke kunne kontrollere. Men selv det å drive med fiske kan sies å handle om at kystboerne satt og *ventet* på at fisken kom svømmende inn til kysten og fjordene.⁵⁴⁷ Dermed

⁵⁴⁶ Mack 2011: 166

⁵⁴⁷ Kalle 2014: 37

kan også fiskeriet settes i sammenheng med en type ressursanking, som handlet om å benytte seg av det som mer eller mindre tilfeldig havnet i lokalbefolkningens nærrområde. Det mest tydelige eksempelet på dette er tilsiget av sild, som kunne komme i store mengder inn til kysten, for deretter å forsvinne igjen helt.⁵⁴⁸ Dette var altså en form for tilførsel lokalbefolkningen ikke kunne kontrollere eller drive fram selv, men i aller høyeste grad kunne nyttiggjøre seg av, og i varierende grad også kunne forvente eller tolke nærværet og sannsynligheten av ut ifra visse tegn i landskapet.

Ved å se de ytre kreftene som skapte vrakgodset i sammenheng med gudommelige og allmektige krefter, kunne kystboerne gi mening til den livssituasjonen de befant seg i. Vrakgodset, fisken og de andre ressursene som de trengte for å overleve, var ikke bare tilfeldige. De var en del av en større helhet. På denne måten ble vrakgodset en del av kystboernes helhetlige oppgavelandskap og årssyklus. Til en viss grad kan vi også si at forlisene var sesongbetonte, da vi ofte ser en økning av forlis i perioder med særlig dårlig værforhold, slik som på høsten. Av de førti forlisene som fant sted på Hitra og Frøya i perioden 1705–1820, forekom over halvparten i løpet av oktober, november og desember måned. I perioden mai til august forekom det omtrent ingen forlis. Det var derfor ikke tilfeldig at lovbestemmelsene som gjaldt forlis, skulle leses opp på høsttinget og i kirken ved mikkelsmessen 29. september. Men ettersom de likevel ikke kunne forutse forlisene, eller vite nøyaktig når og hvor vrakgodset ville dukke opp, ble det desto viktigere at kystboerne evnet å håndtere denne typen ressurstilførsel på beste måte, når det plutselig ble aktuelt.

For kystboerne var altså ikke skipbruddmotivet bare et abstrakt begrep om noe opphøyd og sublimt. Det var en del av hverdagen, arbeidslivet og det religiøse livet, samtidig som det var knyttet til både eventyr og spenning. Vrakgods i form av metall- og trematerialer, nyttegjenstander og forbruksvarer tilførte kystsamfunnet materielle verdier. Samtidig fikk det stor betydning for den immaterielle kulturen. Forlisene og vrakgodset førte med seg kulturmøter mellom mennesker, og impulser utenfra via nye varer og materialer. Samtidig la det grunnlag for de mange fortellinger og kulturelle forestillinger knyttet til hav og forlis. I dette kapittelet skal vi derfor se nærmere på hvordan forlisene, skipsvrakene og vrakgodset påvirket både den materielle og immaterielle kulturen i kystsamfunnet.

⁵⁴⁸ Arnljot Løseth, «vil forblive Norges viktigste Guldgrube», i Atle Døssland (red.), *Norges fiskeri- og kysthistorie bind II: Ekspansjon i eksportfiskeria 1720-1880*, Bergen 2014: 296

Det har blitt skrevet nokså lite om hvordan vrakgodset fant veien inn i lokalsamfunnet etter at bergingsarbeidet var avsluttet og vrakgodset var solgt på auksjon. For hva slags inntrykk fikk kystboerne av å håndtere de ulike gjenstandene som ble funnet i strandkanten? Hva slags ressurser og varer fikk de tak i og kjennskap til? For å finne svar på dette skal vi først se nærmere på hvordan vrakgodset nærmest ble oppfattet som en gave, og hvordan det påvirket måten kystboerne håndterte det på. Deretter skal vi se på vrakauksjoner og hvordan de kunne utgjøre et slags lokalt handelsmarked og sosialt treffsted, hva vrakgodset som ble funnet på Hitra og Frøya kunne bestå av, og hvordan det var med på å spre impulser utenfra til lokalsamfunnet.

Gaver fra havet – en sanke- og oppdagelsesmentalitet

Å tolke vrakgods som en gave fra Gud eller fra havet, som en egen aktør med gudommelige krefter, er et konsept som går igjen i både norsk og internasjonal forlislitteratur. Det gir en interessant innfallsvinkel til å forstå vrakgods som noe mer enn bare en tilfeldig ressurs i strandkanten, og heller som en del av en større plan og orden. Kystboernes erfaringer fra tilsvarende ulykker og forståelse for den store risikoen for forlis, medførte en forventning om at forlis ville skje igjen. Men samtidig kan vi også tolke en forestilling om at forlisene skjedde av en grunn, og at denne grunnen nettopp var å tilføre lokalsamfunnet ressurser. Ved at kystboerne tolket vrakgods som en gave fra havet eller fra Gud, kunne det ukontrollerbare sees i sammenheng med noe mer håndgripelig og forutsigbart. På denne måten kunne de gi mening til den situasjonen de befant seg i, og legitimere at de kunne ta i bruk det som ble gjort tilgjengelig for dem. Som en forlengelse av dette kunne også gave-konseptet være med på å legitimere plyndring av vrak, som ble den mest direkte formen for sinking og nyttiggjøring av vrakgods, uten andre mellomledd.

Alain Cabantous har påpekt hvordan plyndring av vrakgods i Frankrike kunne bli oppfattet som en slags kompensasjon fra havet. Dette var derfor noe kystboerne mente de hadde rett til å ta imot med åpne armer.⁵⁴⁹ Cathryn Pearce har også sett vrakgods i sammenheng med det gudommelige forsyn (Providence), og en felles oppfatning av at alt som skylte i land fra havet tilhørte finneren.⁵⁵⁰ Det var en slags gudommelig inngripen for å jevne ut forskjeller mellom folk. Plyndring av vrak ga vanlige mennesker tilgang på varer som vanligvis lå utenfor deres kulturelle og sosiale kapital. Dette mener Pearce ble spesielt synlig i England på 1700- og 1800-

⁵⁴⁹ Cabantous 1993: 232

⁵⁵⁰ Pearce 2007: 106

tallet, da luksusvarer som sukker, kaffe og te i større grad hadde blitt forbeholdt eliten, som et synlig tegn på status. Både plyndring og smugling ble en måte for vanlige folk å tilegne seg økonomisk og kulturell kapital, eller å bli kompensert for særs vanskelige og strabasiøse levekår ved kysten.⁵⁵¹ Plyndring av vrak kunne derfor gjennomføres til tross for at myndighetene anså det som ulovlig og umoralsk, fordi det av kystboerne ble oppfattet som en legitim aktivitet, ut ifra både et pragmatisk og religiøst ståsted.

På Hitra og Frøya har vi sett hvordan vrakgods av spesielt mindre verdi kunne gjemmes unna av lokalbefolkningen. Det er derfor ikke usannsynlig at tanken om guddommelig inngripen gjorde seg gjeldende, når de vurderte hvilke varer de skulle levere til fogden, og eventuelt hvilke varer de ville prøve å beholde selv. Vrakgods som de vurderte til å være av mindre verdi, kunne anses som en gave de hadde mulighet til å utnytte direkte, på samme måte som annet drivgods funnet på stranden. Men samtidig kunne også vrakgods som ble berget på lovlig måte og levert til fogden, bli ansett som en gave fra Gud. Inntektene fra bergingsarbeidet og muligheten til å kjøpe varer på vrakauksjon kan også ha blitt oppfattet som et velkomment tilskudd til vareflyten i lokalsamfunnet. Å tolke vrakgodset som en gave skapte en viss avstand til selve ulykken og tragedien. Å bestemme over liv og død var Guds anliggende, og hva han valgte å ta av menneskeliv eller gi til et lokalsamfunn, kunne ikke tillegges kystboernes handlinger og motiver. Å tolke vrakgods som en gave kunne derfor handle om å legitimere en nokså dramatisk omfordeling av varer i samfunnet. Forestillinger om at omgivelsene var allmektige og allvitende ble en slags hjelp til å sikre en jevn fordeling av ressurser.⁵⁵²

I tilfeller hvor bergerne holdt tilbake vrakgods, i mangel på betaling for utført bergingsarbeid slik vi så i kapittel IV, blir det også tydelig hvordan vrakgods ble ansett som en helt nødvendig kompensasjon for hardt og strabasiøst arbeid, risiko for liv og helse og tap av utstyr. Dermed er vi ikke langt unna en oppfatning av vrakgods som en form for kompensasjon for harde levekår ved kysten generelt, og som ble distribuert av andre krefter enn kystboerne selv og de verdslige myndighetene. Her blir det nettopp et poeng at vrakgodset ikke hadde havnet på stranden som følge av myndighetenes eller skipseiernes avgjørelser, men som følge av ytre krefter. Det var kystboerne som var først på stedet og som hadde mulighet til å ta hånd om vrakgodset før myndighetene rakk å blande seg inn. Denne direkte «overrekkelsen» av vrakgods fra

⁵⁵¹ Pearce 2007: 108-109

⁵⁵² Fulsås 2003: 21

havet og rett i hendene på kystboerne, kan ha forsterket følelsen av at dette var varer som var ment for dem – enten direkte, eller som lønn og auksjonsvarer.

Som Narve Fulsås har påpekt, så kan mennesker fullt ut håndtere ulike standarder for sannhet.⁵⁵³ De kan både forholde seg til empiriske erfaringer og et vitenskapelig verdensbilde, samtidig som de handlet etter forestillinger om at omgivelsene var allmektige og allvitende.⁵⁵⁴ Så i tillegg til omfattende kunnskaper om landskapet og sitt eget arbeid, belaget kystboerne seg på religion og overtro for å kunne sikre trygghet og et godt resultat. Arbeidet på havet var farlig og preget av ugunstige krefter som ikke lot seg kalkulere, og av rikdom som kunne komme av sammenreff mer enn innsikt og erfaring.⁵⁵⁵ Å be til Gud om flere vrak ved kysten, som nevnt i kapittel II, ble et slags ritual for å prøve å påvirke det de i utgangspunktet ikke hadde kontroll over. Det samme gjaldt også såkalte votivgaver, som sjøfolk lovet å donere til kirken så lenge Gud hjalp dem helberget i land i storm og uvær.⁵⁵⁶ Selv om kystboerne kunne finne på å bønnfalle Gud om å sende dem vrak, var det ikke nødvendigvis et ønske om å forårsake flere forlis enn det som allerede var ment å finne sted. I stedet handlet det om muligheten til å få være med på å transformere den skjebnebestemte ulykken til et positivt utkomme for menneskene.

Å anse vrakgods som en gave betyr ikke nødvendigvis at kystboerne anså det som sin rett å stjele fra skipsvrak. Det kunne i stedet knytte seg sterke forestillinger til hvordan kystboerne eventuelt skulle håndtere en slik gave, når den først ble gitt. Det kunne medføre et stort ansvar å få tak i disse ressursene, håndtere dem på riktig måte og gjøre god nytte av dem. En gave gitt fra havet, som en forlengelse av Guds allmakt, ga et ansvar for å ta vare på og skjøtte gavene på riktig måte. Gaver kunne bli gitt med visse betingelser, som også kunne omfatte forventningen om at kystboerne skulle håndtere vrakgodset i henhold til samtidens lover og regler, og at de samtidig var forpliktet til å delta i bergingsarbeidet.

Den svenske etnologen Ella Johansson har skrevet om jegere i Nord-Sverige rundt 1800-tallet, at det lå en forventning i at de *måtte* akseptere alle byttedyr som naturen bød på. Hvis de sparte byttet, hadde de takket nei til en gave fra naturen, og de risikerte å miste jaktlykken og redusere

⁵⁵³ Fulsås 2003: 20

⁵⁵⁴ Fulsås 2003: 26

⁵⁵⁵ Fulsås 2003: 21-22

⁵⁵⁶ Hans Olaf Aanensen, Ingrid Ytterdal og Sigrid E. Nilsen, *Flosta Kirke: Af Wrag Min Opkomst er Af Søe-Folk Meest Opholdet*, Flosta 2003: 15

tilgangen på bytte i framtiden.⁵⁵⁷ På denne måten ble mennesket gitt en viss kontroll over det ukontrollerbare. Det var måten de behandlet og nyttiggjorde seg gaven på, som avgjorde den videre tilgangen på ressurser. Når havets ressurser ble nyttiggjort, var naturkreftene med på å kultivere og temme landet, slik som hos Robinson Crusoe. Når det ikke ble nyttiggjort, forble havet i all hovedsak en rå og uovervinnelig makt. Det var kystboernes plikt som kristne og lovlidige mennesker å ta imot vrakgodset og nyttiggjøre seg det, og det var på mange måter en ren nødvendighet. Risikoen ved å bo så nært innpå havet måtte balanseres ved å ta imot med åpne armer alt det havet hadde å by på, og lære å dra nytte av det.

Kystboerne måtte samtidig legge ned en god del arbeid i å berge vrakgods, og på den måten tilegnet de seg vrakgodset som en del av kystlandskapets ressurser. Derfor kan det også ha oppstått en forestilling om at vrakgodset var ment for dem. De hadde allerede investert i tid og arbeid, samt fått en viss oversikt over hva som hadde blitt berget, hvilken tilstand det var i, og hva det kunne brukes til. Johansson påpeker blant annet at måten jegere tilegnet seg skogen på, som et alternativt oppgavelandskap til jordbruket, var ved å «hämta», det å hente eller samle, fordi det handlet om å lete fram noe, få tak i det og bringe det med seg hjem. I fiskernes tilfelle kunne det også handle om å vente, og å være tålmodig og ydmyk. Den som gjorde dette hadde på rettmessig måte tilegnet seg den fisken de hentet hjem.⁵⁵⁸ Når kystboerne berget vrakgods ved å finne det, få tak i det, og bringe det inn til land, hadde de altså allerede begynt prosessen med å tilegne seg vrakgodset. Dette kan ha skapt en forestilling om at vrakgodset var tilknyttet kystboernes oppgavelandskap. Det var noe de hadde ventet tålmodig og ydmykt på, og som de nå ville håndtere på beste måte, for å sikre tilgang på samme vare i framtiden. Dette var kystboernes måte å skape orden utav kaos.

Bøndene tilegnet seg jordbrukslandskapet på en helt annen måte enn kystboerne. På gården kunne de skape en synlig, oversiktlig og forutsigbar orden. Som Johansson påpeker, så vitnet hver en kvadratcentimeter i bygdens landskap om menneskets bearbeiding av det.⁵⁵⁹ Gården ble derfor et symbol på hvordan mennesket kunne skape orden utav kaos. Embetsmenn og prester, slik som Jens Kraft og sognepresten Peder Schvane Bang, som begge har skrevet om Hitra og Frøya på 1700- og 1800-tallet, så nettopp på jorddyrkingen som en viktigere geskjeft

⁵⁵⁷ Johansson 2000: 51

⁵⁵⁸ Johansson 2000: 57-58

⁵⁵⁹ Johansson 2000: 53

enn fisket.⁵⁶⁰ Dette må nok ha påvirket synet på kystboerne, som altså ikke hadde samme mulighet til å fjerne alle spor av kaos, og skape synlig orden som i jordbruket. Her blir det nettopp et viktig poeng at havet ofte har blitt tolket som noe statisk og uforanderlig i menneskets tilværelse. Det har alltid vært der, og det er nærmest umulig å sette synlige spor i havoverflaten. På mange måter speider vi i dag utover det samme havskapet som kystboerne på 1700-tallet. Men det dynamiske og foranderlige ligger i forståelsen av havet som et oppgavelandskap. De danske embetsmennene og prestene som bosatte seg ute ved kysten, så kanskje først og fremst kaos, mens kystboerne kunne se en tydelig orden. Denne ordenen ble skapt gjennom et helt annet blikk på kystlandskapet og mulighetene for å oppdage og sanke det som befant seg der.

Forståelsen av vrakgods som en gave gitt av havet eller Gud, medførte altså en sanke- og oppdagelsesmentalitet, hvor det var menneskets oppgave å lære landskapet å kjenne, oppdage, undersøke, lete, fange og sanke sammen, framfor å kultivere, temme og dyrke. På samme måte som konkurransen om å berge tønner i sjøen, som nevnt i kapittel IV, ble knyttet sammen med evnen til å berge vrakgods og mennesker i nød, nevner også flere norske lokalhistorikere hvordan kystboerne kunne kappes om å være først ute langs strendene etter storm og uvær: «Kvar mann berga vrakgods på sin vinst, og når det blei havver, var det stor spenning og konkurranse om å vere førstemann på sanden».⁵⁶¹ Lokalkunnskapen var et viktig utgangspunkt for livet ved kysten, og den måtte læres og erfares. En slik kunnskap ble formet av overlevert kunnskap og praktiske erfaringer, i kombinasjon med religion og overtro. Ved å knytte det ukjente og ukontrollerbare til en gudommelig overmakt, skapte kystboerne et større handlingsrom for seg selv. Den «ublide Kyst», som Jens Kraft beskrev,⁵⁶² var ikke bare uhyggelig og farlig, men også spennende og mangfoldig, og det lå der klart for mennesket til å oppdage, utforske og transformere til noe annet. Ved vrakauksjoner ble nettopp den ellers øde stranden forvandlet til et livlig sted for handel, arbeid og sosial sammenkomst.

Vrakauksjoner – en integrert del av kystkulturen

På Hitra og Frøya ble det i perioden 1705–1820 holdt auksjoner i forbindelse med omtrent hvert eneste registrerte tilfelle av forlis og funn av vrakgods. Her endte forlisene som regel i totalforlis, hvor det ofte var slik at deler av lasten, inventaret og skroget ikke lot seg berge. Likevel

⁵⁶⁰ Jens Kraft, *Topographisk-Statistisk Beskrivelse over Kongeriget Norge af Jens Kraft: Femte Deel – Det nordenfjeldske Norge*, Christiania 1832: 694 og Bang 1984: 31

⁵⁶¹ Arthur Brox, *Berg og Torsken bygdebok bind 1: Gardshistoria*, Tromsø 1959: 270

⁵⁶² Kraft 1832: 702

var det snakk om store mengder materiale og varer som skulle håndteres på vegne av skips-eieren, eller kongen der hvor ingen eier meldte seg. Den letteste og billigste måten å håndtere vrakgodset på, var å selge det på auksjon. Da slapp de å påkoste transport av vrakgodset, eller å fortsette å betale leie for pakkhus (store lagerhus) over lengre tid. Ansvaret for vrakgodset ble lagt over på kjøperen, som måtte betale den videre bergingen eller transporten av materialet selv.

I kapittel IV så vi hvordan bergingsarbeidet kunne plasseres innenfor rammene av en liminal fase, preget av uklare og skiftende vilkår. Vraket var ennå ikke blitt definert innenfor nye, tydelige rammer og kulturelle betingelser. Gjennomføringen av en bergingsforretning representerte i denne sammenheng overgangen til integrasjonsfasen, hvor vraket ble klassifisert på nytt og integrert i samfunnet. Som en forlengelse av dette kan også vrakauksjonene sees i sammenheng med en slik integrasjon. Håndteringen av vraket ble nå innlemmet i en enda mer integrert del av kystsamfunnet, nemlig auksjonene. Auksjoner av ulike slag utgjorde sosiale begivenheter og møtepunkt i bygdesamfunnet på 1700- og 1800-tallet, og var et sted for omsetting av varer. Her ble jordiske rester etter levde liv satt i ny sirkulasjon. Dette gjaldt like mye for vrakauksjoner, som auksjoner over dødsbo eller tvangsauksjoner. Auksjoner over dødsbo sørget for en redistribusjon av gjenstander som allerede eksisterte innenfor lokalsamfunnet, mens en vrakauksjon sørget for at også mer eksotiske gjenstander fant veien inn i kystboernes hus. Vrakauksjoner kan i så måte regnes for å være den begivenheten, knyttet til forlis, som i størst grad markerte at håndteringen av vrakgodset var kommet inn i kjente former, både for lokalsamfunnets vedkommende og for storsamfunnet. Det var en planlagt begivenhet hvor embetsmenn var til stede, og som ble gjennomført med tydelige regler som ble opplest før auksjonen startet. Ved vrakauksjonene ble integreringen i samfunnet komplett, og varer og materialer fra skipet fant veien til nye eiere.

De ulike næringene som til sammen utgjorde mangesysleriet ved kysten, gjorde at kystboerne i det førmoderne samfunnet kunne få tilgang på mynt. Vrakberging var en slik betalt binæring, hvor kystboerne mottok lønn både in natura og kontanter. I forhold til det danske kystsamfunnet har Poul Holm påpekt at vrakberging utgjorde nettopp én av flere typiske kontantgivende næringer, i tillegg til blant annet sjøbruket, tranproduksjon, båtbygging og husflid.⁵⁶³ Bergingsarbeid og vrakauksjoner sørget altså for en omsetting av varer og kontanter i kystsamfunnet.

⁵⁶³ Holm 1991: 38

Dette har ikke alltid kommet like godt fram i den norske forlislitteraturen. Her nevnes det ofte at kystboerne kunne få tilgang på en rekke ulike varer og materialer fra skipsvrak, men det blir ofte uklart på hvilken måte de anskaffet seg dette på. I fortellinger om forlis blir det ofte mistenkeliggjort hvis vanlige kystboere eide gjenstander av utenlandsk opprinnelse. Men via bergingsarbeid og vrakauksjoner kunne kystboerne på lovlig vis skaffe seg både inntekter, handelsvarer og andre gjenstander fra skipsvrak.

Fordelen for kystboerne ved å kjøpe varer på vrakauksjon, var at de fikk mulighet til å anskaffe handelsvarer og bygningsmaterialer de kanskje ellers ikke ville fått tilgang til – varer som var ment for markedene i Amsterdam, Westport og Bilbao. På auksjonene ville de også kunne oppnå en mer gunstig pris, ettersom det ofte ikke var snakk om nye varer, og om varer som var delvis ødelagt av sjøvann. I enkelte tilfeller måtte kjøperne betale toll, men andre ganger ble det bestemt at varene skulle være helt frie for tollkostnader, slik som ved auksjonen over en del skipsinventarium og salt etter briggen *Catharina Knudtzon* i 1820: «Kiøberen modtager alting frit fore Omkostninger af Told, Auctions Sallario eller nogen som helst anden Udgift med Auctions-Budet».⁵⁶⁴ Det var derfor mange som var interessert i å delta når det ble gitt beskjed om nye vrakauksjoner langs kysten.

Samtidens aviser spredte stadig beskjeder om auksjoner til landets befolkning, og auksjonsplakater ble proklamert av lensmannen på kirkebakken i samtlige tinglag i Fosen fogderi. På denne måten kunne for eksempel en auksjon ute i fiskeværet Sula gjøres kjent for Trondheims borgere via *Adresseavisen*, eller til Kristiansund via budstikke. Da ruglasten etter *Neptunus* ble auksjonert vekk i 1767, ble det registrert kjøpere fra både Hitra, Frøya, Ørlandet, Bjugn, Åfjord, Hemne og Stadsbygda.⁵⁶⁵ Nyheten om vrakauksjoner spredte seg altså via ulike medier i et større område, og var av betydning for flere enn bare innbyggerne rundt forlisstedet. Forlisene kunne på denne måten bli en integrert del av hele kystsamfunnet, det sosiale livet, handelsvirksomheten og den materielle kulturen.

⁵⁶⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon over *Catharina Knudtzon* på Hopsjø, 1. mai 1820

⁵⁶⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Beregning over rug fra *Neptunus* solgt av skipper Friderich Wiibause i 1767



Kart XII: Kart over Åfjord, Ørlandet, Bjugn, Statsbygda og Hemne. © Kartverket

I denne avhandlingen har jeg ikke foretatt noen nærmere undersøkelse av vrakauksjonenes omfang i forhold til blant annet omsetting. Men i en hovedoppgave om Gismerø verft har Michael Sars regnet ut at det i perioden 1790-1820 ble avholdt 236 havariauksjoner på Gismerøya og på tingstuen i Mandal, med en omsetting på til sammen ca. 190 000 riksdaler og 104 000 spesidaler. Sars mener dette tyder på at det ble arrangert i hvert fall én auksjon per tredje tilfelle av havari i Mandals-området. Dette foregikk riktig nok i forbindelse med den mer lukrative havarinæringen i Mandal og skipsverftet på Gismerøya, hvor forlis og havari forekom mye hyppigere enn på Hitra og Frøya.⁵⁶⁶ Ved trøndelagskysten var det ikke snakk om et like stort samlet antall avholdte auksjoner, eller like høye auksjonsinntekter ved hver enkelt auksjon.

I perioden 1705–1820 ble det som nevnt avholdt vrakauksjon, om enn i varierende omfang, i sammenheng med omtrent alle de førti tilfellene av registrerte forlis ved Hitra og Frøya. Da det ble holdt auksjon etter forliset av galeasen *Maria Thiel* i 1816 havnet auksjonsinntektene på 1121 riksbankdaler, hvor det for det meste var de lokale handelsmennene Johan Jørgen Borthen

⁵⁶⁶ Sars 1946: 29-30

og Rasmus B. Parelius som kjøpte tauverk fra vraket.⁵⁶⁷ I 1801 etter forliset av fregatten *Zee Star*, ble vrakgods solgt på auksjon for 430 riksdaler,⁵⁶⁸ og i 1761 ble auksjonsinntektene på 410 riksdaler etter forliset av den russiske pinken *Jedinorog*.⁵⁶⁹ Denne typen beløp var ikke alltid nok til å betale bergingsutgiftene ved de enkelte tilfellene, og kan heller ikke måle seg med inntektene fra Mandalsområdet.

Sars ga samtidig en oversikt over de gjenstandene som ble solgt på havariauksjonene, som i hovedsak også sammenfaller med innholdet i auksjonene på Hitra og Frøya. Hvete lå på topp, mens like under 20 % av varene bestod av selve skipet og skipsinventaret, og deretter seil og tauverk, kornvarer, fisk og trevarer. Ved siden av skipsinventaret og riggen var det altså for det meste lettbedervelige varer som ble solgt, mens treverk bare utgjorde en liten prosent. Trelasten kunne i større grad berges og føres tilbake til eieren.⁵⁷⁰ Dette var også tilfellet da *De Trende Brødre* forliste nord for Frøya i 1813, og trelasten ble ført tilbake til eieren Hans Wensell & Co i Trondheim.⁵⁷¹

Lokale vrakauksjoner

Ved de aller fleste tilfellene av forlis på Hitra og Frøya, endte bergingsvirksomheten i en lokal vrakauksjon, gjennomført enten ute ved forlisstedet eller hos nærmeste kjøpmann. Vi finner blant annet flere auksjoner avholdt på Sula, i Froan, eller på Hopsjø og Rørøya på Hitra. Det var sorenskriveren som administrerte auksjonene, men ettersom vrakgodset ble oppbevart hos de lokale handelsmennene, ble det deres oppgave å huse selve arrangementet og de tilreisende.

⁵⁶⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Auksjon over *Maria Thiel* på Froan, 27. mai 1816

⁵⁶⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *Zee Star* av Christian Kierkgaard, Froan 4-8. januar 1802

⁵⁶⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Auksjon over *Jedinorog* på Rørøya 12. november 1760 og 26-27. august 1761

⁵⁷⁰ Sars 1946: 29-30

⁵⁷¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *De Trende Brødre* av Christen Gramm på Sula, 30. april til 12. mai 1813



Kart XIII: Kart over auksjonsstedene Froan, Sula, Rørøya og Hopsjø. © Kartverket

Vi må kunne anta at lokalbefolkningen på Hitra og Frøya ønsket lokale auksjoner i nærområdet, da det var der de fikk mulighet til å skaffe varer de ellers ikke hadde tilgang på, og gjerne til lavere pris enn andre steder. I tillegg ville auksjonene i mange tilfeller medføre en raskere utbetaling av bergingslønnen, ettersom de ofte brukte auksjonsinntektene til å betale hele eller deler av bergingsutgiftene. Men for myndighetene og skipseierne var det først og fremst ønskelig at auksjonene ble avholdt i byen, enten i Trondheim eller Kristiansund, hvor de kunne bli mer inntektsbringende enn på de ytterste øyene ut mot havet. Dette ble som regel et spørsmål om eierens ønsker, og utgiftene ved transport av vrakgodset inn til byen.

Ved auksjonen etter *De 2de Søstre* på Sula i 1802 ble lasten av kjøpmannsbord transportert fra Grogna til Sula. Kjøpmann Tonning i Trondheim, som eide lasten, fryktet at

[...] Ladningen ikke skulde blive betalt, naar den skulde sælges i Grovnen, saa langt ude til Havs, imellem Brændinger og Skiær, hvor det ikke heller var at formode Liebhave[r]e [interesserte] ville indfinde sig.⁵⁷²

⁵⁷² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *De 2de Søstre* av Johannes Rasmussen på Sula, 3. april til 5. juni 1802

Sula ble altså regnet for å være et mer egnet sted å holde auksjon enn Grogna. Men da det ble avholdt auksjon på Sula etter *Anna og Sara* i 1750, mente kommisjonæren for skipseieren at det hadde kommet inn «for ringe bud» på treverket som ble auksjonert vekk. Det ble derfor bestemt at resten skulle fraktes til Trondheim, for å oppnå høyere pris.⁵⁷³ Lasten, som bestod av blant annet 384 tønner tjære, var allerede sendt til Trondheim.⁵⁷⁴ Det samme skjedde i 1806 etter forliset av *Neutral*. Lasten av sitroner, sumak (farge, eller garvestoff) og rosiner ble sendt til Trondheim og Kristiansund for å oppnå en bedre pris, mens tauverk og seil fra vraket ble solgt på Sula.⁵⁷⁵ Det lønnet seg altså for skipseieren å få lasten transportert til nærmeste by, i de tilfeller hvor det var mulig. I enkelte tilfeller kunne også lasten føres tilbake til eieren uten å måtte auksjoneres vekk. Dette skjedde som nevnt etter forliset av briggen *De Trende Brødre* i 1813, hvor trelasten kunne transporteres tilbake til eieren i Trondheim.⁵⁷⁶ Men ettersom det sjelden lot seg gjøre å transportere hele lasten fra Hitra og Frøya, og eierne ofte oppholdt seg lengre unna enn Trondheim og Kristiansund, ble det som regel avholdt lokale auksjoner, hvor hitterværingene og frøyværingene kunne delta.



Kart XIV: Kart over Grogna. © Kartverket

⁵⁷³ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *Anna og Sara* av Johan Ruberg på Sula, 9-26. januar 1749

⁵⁷⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til fogden Johan Ruberg fra Hans Hagerup, Trondheim 10. mars 1750

⁵⁷⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Neutral* av Johannes Rasmussen, Hoøen 10. mars til 30. april 1806

⁵⁷⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *De Trende Brødre* av Christen Gramm på Sula, 30. april til 12. mai 1813

I enkelte tilfeller ble det arrangert det vi kan kalle hasteauksjoner, for å få solgt unna vrakgods som sto i umiddelbar fare for å bli tatt av vær og vind, eller matvarer og andre materialer som kunne råtne eller bli ødelagt. Avgjørelsen om å avholde slike hasteauksjoner kunne bli tatt av skipseieren, eller også grunneieren og fogden, basert på vurderinger av vrakgodsets tilstand. En slik auksjon ble avholdt på Rørøya 12. november 1760, etter forliset av *Jedinorog* 19. oktober samme år. Hovedauksjonen, hvor størstedelen av vrakgodset ble auksjonert vekk, ble ikke gjennomført før i slutten av august året etter.⁵⁷⁷ Det samme skjedde med barken *Die Frau Elisabeth* i 1810, da det først ble avholdt en auksjon 25. september, over en del bastmatter som ikke tålte å bli liggende over lengre tid. Hovedauksjonen ble deretter avholdt 5. november over resten av lasten, som blant annet bestod av tønner med tjære og bek.⁵⁷⁸

Ved slike hasteauksjoner var det som regel få deltakere, fordi de ikke fikk tid til å kunngjøre auksjonen på samme måte som ellers. Den første auksjonen etter *Die Frau Elisabeth* ble kun gjort kjent ved kirkene i Hitra prestegjeld og ved plakater i Kristiansund. Auksjonen over resten av lasten og vrakgodset ble, etter kapteinens ønske, holdt etter 5–6 uker slik at den kunne offentliggjøres i *Adresseavisen*, og ved plakater i resten av fogderiet.⁵⁷⁹

Ved flere tilfeller viser det seg at det gjerne var personer av høyere sosial rang som deltok på slike hasteauksjoner. Ved den første auksjonen etter *Die Frau Elisabeth* ble det solgt bastmatter for til sammen 1440 riksdaler. Blant kjøperne finner vi tollbetjenten, kjøpmann Claus Marstrand fra Kristiansund (som også fungerte som kommisjonær for kapteinen), kjøpmann Knud Seehuus på Rørøya og pastor Brodtkorb. Ved denne auksjonen kunne de kjøpe bastmatter til 24 skilling, i bunter på 300 stk.⁵⁸⁰ Dette var altså regelrette handelsvarer. Men ved den første auksjonen etter *Jedinorog* i november 1760, ble det solgt vrakgods «bestaaende af ringe fyreved, og det der ind findende Ringe Jern», og det var kun tre kjøpere: prosten Broch, kjøpmann Henrik Dons på Rørøya og Rasmus Bull (fogdens fullmektig ved bergingsforretningen).

⁵⁷⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Auksjon over *Jedinorog* på Rørøya 12. november 1760 og 26-27. august 1761

⁵⁷⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon over *Die Frau Elisabeth* på Rørøya 25. september 1810 og 5. november 1810

⁵⁷⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Brev fra Johan H. Finchen til sorenskriver Lauritz Kaasbøll, Hopsjø 19. september 1810

⁵⁸⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon over *Die Frau Elisabeth* på Rørøya 25. september 1810

De kjøpte altså det som ble betegnet som «i støkker slagne Planker» og «træ Støkker og Splinter» for til sammen 30 riksdaler.⁵⁸¹

Nettopp det faktum at slike auksjoner ble preget av hastige avgjørelser, gir grunnlag for å tro at de også kan ha blitt gjenstand for spekulasjon, spesielt når det gjaldt vurderingen av vrakgodsets verdi. Hvorfor var det kun mer prominente menn som var interessert i å kjøpe «ringe fyreved» i 1760, da det må ha vært mulig å spre ordet muntlig om auksjonen til alle innbyggerne i umiddelbar nærhet? Hvorfor betalte prosten Broch over 6 riksdaler for stykker og splinter av treverk med «een ringe betydenhed af Jern», opprinnelig vurdert til 2 riksdaler?⁵⁸² Kan det ha vært mer som fulgte med disse transaksjonene? Kanskje var buntene med bastmatter fra *Die Frau Elisabeth* egentlig verd mer enn 24 skilling per stykk? I så fall må slike spekulasjoner ha vært et felles anliggende blant de fremmøtte kjøperne, inkludert sorenskriveren, fogden og de utvalgte mennene som vurderte verdien av vrakgodset, og som selv deltok på auksjonene. Dermed kan en liten krets ha sikret seg varer og materialer for en enda billigere penge, enn om auksjonen hadde blitt bekjentgjort i hele fogderiet og samlet flere mennesker. En slik type svindel må altså ha blitt gjennomført med embetsmenneskes vilje og vitende, og vil derfor ha etterlatt få eller ingen spor i det kildematerialet som de produserte selv. Dette kunne føre til tap for forsikringsselskapene, fordi det som kan ha vært mer inntektsbringende varer ble auksjonert vekk på avsidesliggende steder, med få kjøpere. Men samtidig fantes det også mange legitime grunner til å ville avholde raske, lokale vrakauksjoner, annet enn ren spekulasjon.

Vrakgods som allerede var ødelagt av sjøvann og sammenstøt kunne bli vanskelig å oppbevare, spesielt på steder som ikke hadde egnede lagerrom. Etter forliset av barken *Wachsomheit* i 1797 ble pakkhusene på Rørøya fylt opp av bastmatter og trelast, slik at en god del også ble liggende utendørs, dekt av snø. Det var vanskelig å få transportert lasten til Kristiansund på grunn av værforholdene. Det meste ble derfor solgt på auksjon på Rørøya, foruten den delen av trelasten som ikke hadde tatt skade og kunne fraktes vekk senere.⁵⁸³ Etter forliset av galeasen *Maria Thiel* i 1816 finner vi en regning på 100 riksbankdaler for tre måneders pakkhusleie.⁵⁸⁴ Ved å

⁵⁸¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Auksjon over *Jedinorog* på Rørøya 12. november 1760 og 26-27. august 1761

⁵⁸² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Auksjon over *Jedinorog* på Rørøya 12. november 1760 og 26-27. august 1761

⁵⁸³ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon over *Wachsomheit* på Rørøya 30. november 1797

⁵⁸⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Regning over utgifter av Johan Jørgen Borthen, Froan 28. mai 1816

avholde lokale vrakauksjoner kunne vrakgodset i stedet omsettes til kontanter, som kunne overlates til myndighetene fram til en eier meldte seg. Dermed kunne de unngå større utgifter til oppbevaring.

Avgjørelsen om å gjennomføre en lokal vrakauksjon kunne altså tas før eieren av vraket hadde blitt kjent. Dette blir derfor et eksempel på hvordan rettsprinsippet «negotiorum gestio» kom til uttrykk når det gjaldt håndtering av vrakgods. Avgjørelser som egentlig lå under andres myndighet måtte stadig tas av andre parter, ettersom bergingsvirksomheten foregikk under stadig varierende og utfordrende forhold. Ved kongelig reskript av 1769 ble det også fastslått at myndighetene skulle sørge for å holde auksjon, i de tilfeller hvor vrakgodset sto i fare for å bli ødelagt før fristen for eier å melde seg gikk ut.⁵⁸⁵ Men selv i tilfeller hvor det dreide seg om «en ubetydelig Deel Vraggods» kunne det oppstå uenigheter om hvorvidt det virkelig var *nødvendig* å gjennomføre en slik auksjon. Da et ukjent skip forliste utenfor Mausund i 1817, bestemte stiftamtmanden at vrakgodset skulle ligge urørt inntil fristen for å melde eierskap hadde gått ut. Fogden protesterte mot denne avgjørelsen, fordi vrakgodsets lave verdi ikke kunne rettferdiggjøre den dyre pakkhusleien. Han argumenterte for at det som regel hadde blitt avholdt auksjon i slike tilfeller, og at både skip og last trolig var forsikret. Det ville derfor være i eiernes interesse å skaffe bevis på vrakgodsets verdi via auksjonsprotokoller, som de kunne sende inn til forsikringsselskapene.⁵⁸⁶ Men stiftamtmanden mente at det bare var i nødstilfelle at auksjoner skulle avholdes *før* proklamasjonstiden var over.⁵⁸⁷

Selv om avgjørelsen om å holde auksjon kunne bestrides av enkelte, og selv om enkelte klagde på for «ringe bud» fra kjøperne, var det likevel mange som tok veien ut til kysten og de ytterste øyene, både fra lokalsamfunnet, distriktene rundt, og fra byen, når det først var duket for vrakauksjon.

Vrakauksjoner som sosialt treffsted

13. mai 1816 ble det holdt auksjon over vraket av briggen *Fortuna* på Sula. Det var i hovedsak tauverk, skipsankere, seilduk og deler av skipsskroget som ble auksjonert vekk. Ved denne anledningen var det i hvert fall tretti mennesker som kom såpass langveis fra, at de måtte opp-

⁵⁸⁵ Thorbjørnsen 1941: 71

⁵⁸⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Brev fra fogden Ole Bye til stiftamtmand Fredrik Trampe, 31. januar 1817

⁵⁸⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Brev fra stiftamtmand Fredrik Trampe til fogden Ole Bye, Trondheim 4. februar 1817

vartes av kjøpmann Johan Peter Koch i en hel uke. Han leverte derfor en detaljert regning over hva denne oppvarningen kostet, inklusive all den maten som ble innkjøpt lokalt og i Trondheim. Utgiftene ble på over 2500 riksbankdaler, deriblant 100 riksbankdaler for et halvt anker fransk brennevin.⁵⁸⁸ Til sammenligning fikk handelsmannen Peter Andres Koch 80 riksbankdaler for 10 dagers arbeid som formann for bergingsarbeidet.⁵⁸⁹ Auksjonene var en sosial begivenhet som samlet folk fra et større område, og skal ha framstått som rene folkefester.⁵⁹⁰ Menn, kvinner, og kanskje også barn var til stede, det ble servert mat og drikke, og utført andre former for forretninger når folk først var samlet. I tillegg til fiskerbønder og husmenn fra lokalsamfunnet og distriktene rundt, var gjerne presten, militærpersonell, kjøpmenn og proprietærer, fogd, sorenskriver og lensmann til stede, i tillegg til handelsmenn og andre fra byene, som alle var aktive kjøpere. Det var derfor en sammensatt gruppe mennesker som stadig samlet seg til ulike steder og til ulike tider når det ble invitert til auksjon.

Under bergingsarbeidet kunne store ansamlinger av folk by på problemer, spesielt fordi det ble vanskelig å holde kontroll på fremmede folk som ikke tilhørte lokalsamfunnet. Ved auksjonene hadde embetsmennene større mulighet til å kontrollere slike fremmede mennesker, både fordi de selv kunne være til stede og fordi de kunne stille krav til kjøperne og eventuelle tilslag av auksjonsvarer. Ved alle slike auksjoner ble det bekjentgjort visse auksjonsvilkår, som budgiverne og kjøperne måtte forholde seg til. Her ble det ofte bestemt at bud fra ukjente mennesker bare kunne godtas, hvis de kunne betale kontant på auksjonsdagen, eller hadde noen til å stille kausjon for seg. Første vilkår ved auksjonen etter *Justitia* i 1796 var nettopp at: «Fremmede og ubekjentes Bud antages ei med mindre Caution skaffes i Mangel prompte Betalning».⁵⁹¹ Dette viser igjen hvordan vrakauksjonene utgjorde en mer organisert og oversiktlig del av virksomheten etter forlis, og var altså i større grad integrert i dagliglivet og kystkulturen. Men store ansamlinger av folk kunne likevel by på problemer.

I januar 1802 ble det holdt auksjon etter forliset av fregatten *Zee Star*, i Froan hos Henrik Borthen. På grunn av storm og dårlig vær varte det hele i åtte dager. Borthen skildret i denne anledning det han betraktet som «Støy i Huuset, da meere end 40 til 50 mennesker opholdt sig,

⁵⁸⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Spesiell regning av Johan Peter Koch, Sula 15. mai 1816

⁵⁸⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Regning over bergingsutgifter etter *Fortuna* av Jens Jensen, Stadsvika 8. mai 1816

⁵⁹⁰ Bakkevig 2008: 15

⁵⁹¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon over *Justitia* på Sula, 27. januar 1796

formedelst det stormende Veir i mere end 8 dage her». Dette krevde han 50 riksdaler i erstatning for.⁵⁹² Lignende forhold finner vi også ved auksjonen etter *Restitutionen* i Froan, i mars måned samme år. Da skrev Borthen i en regning at han ønsket erstatning for: «Auctions afholdelse i 2 dager samt Støy i Huuset og Tidsspilde der formedelst det stormende Veyr blev saa meget mere forlænget».⁵⁹³

Vrakauksjonene utløste både en forflytting av folkemengder og mye festligheter i de små fiskeværene og handelsstedene ute på øyene. Dette var små lokalsamfunn, som også var vant til store svingninger i antall mennesker under de ulike sesongene for fiske. Men vrakauksjonene var ikke like tydelig sesongbasert, og kunne i enkelte tilfeller foregå samtidig med andre næringer. I tillegg ankom det gjerne folk fra byen som krevde andre bofasiliteter enn det fiskere kunne nøye seg med, og som derfor førte til en ansamling av folk hos blant annet handelsmennene på Sula og Froan. En vrakauksjon var altså en stor, merkbar og ettertraktet begivenhet på Hitra og Frøya, hvor ulike typer mennesker samlet seg i kortere eller lengre tid. Forlisstedet, stranden og de ytterste øyene i skjærgården utgjorde på dette tidspunktet et nytt oppgavelandskap. Denne gang var det knyttet til utsiktene for tilgangen på de varene og materialene som mange hadde vært med på å berge selv, muligheten til å utføre flere typer lønnet arbeid i forbindelse med gjennomføringen av auksjonen, i tillegg til det sosiale samværet som fulgte med. De livlige vrakauksjonene ble for kystboernes en viktig markeds plass.⁵⁹⁴

Vrakgods i lokalsamfunnet

I det et skip strander eller bryter mot steinene, er det ingen som vet innholdet av det, men alle vet at det vil være noe der å hente. Men mellom de tunge og rike nederlandske eller iberiske skipene og de middelmådige kabotasjebåtene [små båter som transporterte varer innenlands], var det **den ekstreme variasjonen i skipsladningen** [min utheving], som nå ble tilgjengelig for befolkningen, som var den viktigste karakteristikken.⁵⁹⁵

Vrakene som ble funnet langs kysten av Norge kunne variere fra de virkelig tungt lastede handelsskipene, med potensielt svært verdifulle ladninger, og mindre fartøyer som kun gikk i

⁵⁹² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Utgifter etter *Zee Star* av Henrik Borthen, Froan 8. januar 1802

⁵⁹³ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Regning av Henrik Borthen etter *Restitutionen*, Froan 30. mars 1802

⁵⁹⁴ Christensen 1995: 5

⁵⁹⁵ Lorsqu'un navire échoue sur une plage ou se brise contre les rochers, personne ne connaît son contenu, mais chacun sait qu'il y aura à prendre. Pourtant, entre le lourd et riche navire hollandais ou ibérique et la médiocre barque de cabotage, l'extrême variété des cargaisons offertes aux populations reste la caractéristique primordiale. i Cabantous 1993: 85-86

ballast. Varene skipet førte ville variere ut ifra hvor forlisstedet befant seg i forhold til de mest trafikkerte handelsrutene. I enkelte deler av verden kunne forlis av skip sørge for at bergerne fikk tak i enorme verdier. I sitatet ovenfor nevner Alain Cabantous rike nederlandske og iberiske skip langs kysten av Frankrike, og i området rundt Florida Keys i USA, kunne enkelte familier slå seg stort opp på bergingsvirksomhet. Havområdet utenfor Florida-sundet var preget av svært vanskelige seilingsforhold og farlige rev, hvor en rekke rikt ladede handelsskip passerte hvert eneste år, enkelte med en last av gull, sølv og silke.⁵⁹⁶ Bare i året 1848 forliste det like mange skip ved Key West (ca. 40 fartøy), som gjennom hele perioden 1705–1820 på Hitra og Frøya, og den samlede verdien var på 1,3 millioner dollar.⁵⁹⁷

Foruten områdene ved sørlandskysten, som lå ved inn- og utfarten til Østersjøen, lå Norge i det store og hele utenfor de «rikeste» handelsrutene, som utover 1700- og 1800-tallet stort sett gikk til Østen og Amerika. Skipene som seilte forbi Hitra og Frøya skulle som regel til og fra Arkhangelsk i Nord-Russland, innover fjorden til Trondheim, eller også nordover til Bodø og Lofoten. I hvert fall tretten av de førti skipene som forliste utenfor Hitra og Frøya i perioden 1705–1820 kom seilende fra Arkhangelsk. Disse skipene førte en last av russlær, hamp, bastmatter, talg, bek, tjære, skinn, rug, lin og linfrø fra den russiske havnebyen i Kvitsjøen. *Die Frau Magdalena* som forliste i 1809 var blant annet lastet med 13 000 bastmatter, 100 bunter lin og 135 tønner talg.⁵⁹⁸ Skipene fra Trondheim var som oftest lastet med tømmer og fisk, og da briggen *Catharina Knudtzon* forliste i Frøyfjorden i 1820, var det på vei fra Cagliari i Italia med 1000 tønner salt til kjøpmennene i Trondheim.⁵⁹⁹ Den norske nordfarerjekta *Justitia*, som ble funnet og solgt på Sula i 1795/96, var på vei fra markedet i Bergen til Lofoten med en ladning korn, hamp og tobakk.⁶⁰⁰

Samtidig er det igjen viktig å bemerke at det ikke bare var menneskelige handlinger, handelsforbindelser og politiske maktkamper som avgjorde hvor skip og varer til slutt endte opp. Naturkreftene, med varierende vind og strømforhold og langvarig uvær, kunne sørge for at kyst-

⁵⁹⁶ Dorothy Dodd, *The Wrecking Business on the Florida Reef 1822-1860*, i *The Florida Historical Quarterly*, Vol. 22, Nr. 4, St. Augustine 1944: 193-194

⁵⁹⁷ Key West and Salvage in 1850, i *The Florida Historical Society Quarterly*, vol. 8, nr. 1, St. Augustine 1929: 56

⁵⁹⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegods vedrørende 1810,

Bergingsforretning etter *Die Frau Magdalena* av Christen Gramm, Sula 15. november til 4. desember 1809

⁵⁹⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0483 Vrak- og hittegods vedrørende 1818-1839, Bergingsforretning etter *Catharina Knudtzon* av Rasmus Bye, Skarsvågen 16. februar til 17. april 1820

⁶⁰⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon over *Justitia* på Sula, 27. januar 1796

boerne på Hitra og Frøya kom i kontakt med varer og materialer tilknyttet helt andre handelsnettverk enn det dansk-norske. Ikke bare kunne uværet avbryte et seilas mellom Arkhangelsk og Amsterdam, en reise som i utgangspunktet førte skipene langs hele den langstrakte norskekysten, men det kunne også føre skip enda lengre på avveie. Som nevnt i kapittel V var den norske briggen *Neutral* på vei fra Málaga i Spania til Emden i dagens Tyskland, da det endte som vrak utenfor Sula.⁶⁰¹ I denne sammenheng kan det også nevnes at handelsskipet *Akerendam*, som forliste utenfor Runde på Sunnmøre i 1725, egentlig var på vei fra øya Texel i Nederland til Batavia i Nederlandsk Østindia (som tilsvarer dagens Jakarta i Indonesia). Skipet tilhørte Det nederlandske ostindiske kompani og førte med seg store mengder mynt til å drive handel i Østen.⁶⁰² Dette er derfor et sjeldent eksempel på et rikt skipsfunn ved norskekysten, som på ingen måte var representativt for den type sjøfart og handel som fant sted langs vestlandskysten.

Myntfunn på Hitra og Frøya

På Hitra og Frøya var det ingen av de registrerte skipsfunnene som kunne måle seg med verdiene om bord i *Akerendam*. Selv om mesteparten av myntene ble funnet av dykkere først i 1970-årene, ble det ved Runde funnet en kiste med over 4000 sølvmynter allerede i 1725.⁶⁰³ På Hitra og Frøya var det altså aldri snakk om like store mengder mynt, men kapteinen hadde som regel med seg kontanter til betaling av diverse utgifter på reisen, som gjerne lå oppbevart i et pengeskrin i kahytten. Det var derfor viktig for bergerne å få undersøkt kahytten så snart som mulig, både for å berge verdier som kunne bli stjålet, og for å samle papirer som kunne avklare eieren av vraket. Når det ble gjort funn av låste kister og skrin, ble disse berget i land *før* de ble åpnet, slik at de kunne undersøkes med fogden eller lensmannen til stede.

Etter forliset av *Anna og Sara* i 1749 ble det funnet en del mynter som stammet fra Russland, Hamburg, Holland, England og Danmark, i tillegg til 32 knapper av sølv, som ble skåret av kapteinenes skjorte før han ble gravlagt. Myntene og knappene ble forsegle og fraktet til Trondheim.⁶⁰⁴ Dette var altså ikke mynter som på lovlig vis kunne havne i hendene på lokalbefolkningen, og ble heller ikke brukt til å betale bergingslønnen. De forsvant i stedet ut av

⁶⁰¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Neutral* av Johannes Rasmussen, Hoøen 10. mars til 30. april 1806

⁶⁰² Bjørn R. Rønning, *Akerendam: historien om Rundeskatten*, Oslo 1979: 59-61

⁶⁰³ Rønning 1979: 73

⁶⁰⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning etter *Anna og Sara* av Johan Ruberg på Sula, 9-26. januar 1749

lokalsamfunnet. Kanskje nettopp derfor hadde kystboerne større grunn til å ville forsøke å unndra funn av mynter? Etter forliset av tremasteren *Aurora* i 1763 meddelte kapteinen at kahytten var blitt brutt opp og ransaket av fremmede, og at skipspapirene var borte.⁶⁰⁵ Det er derfor også grunn til å tro at et eventuelt pengeskrin kan ha blitt stjålet ved samme anledning.

Under ekstraretsaken etter *Die Frau Magdalena* 1810–1817 kom det til slutt fram at én av de tiltalte også hadde stjålet en liten skuffe, hvor det skal ha ligget «2de Bremer-Penge» i. Da styrmannen og tre av mannskapet hadde rodd ut for å se etter vraket, hadde de som vanlig undersøkt kahytten først, og fant raskt at en rekke gjenstander hadde blitt ført vekk, deriblant en pung med to riksdaler i Bremerpenge. Da fogden senere undersøkte den tiltalte Johan Erlandsen Mausunds hus, fant de skuffen, men ikke pengene.⁶⁰⁶

Mynter var nok lettere å gjemme unna enn en tønne med brennevin eller store planker av en trelast. Men samtidig kan det ha vært vanskeligere å omsette fremmede mynter i et lite lokalsamfunn. Da det etter forliset av *Jomfru Maria* i 1716 hadde blitt funnet en mynt på et stuegulv, visste ikke vedkommende hvilken nasjonalitet mynten hadde, men så at den ikke var dansk-norsk. Han skal deretter ha solgt mynten til en mann som «fuldte Hagerups tienere» for 6 skilling og litt tobakk. Kjøpmann Hans Hagerup i Trondheim fungerte som fullmektig for de nederlandske rederne. Det betyr altså at mynten trolig fulgte med ham og tjenerne tilbake til Trondheim.⁶⁰⁷

Tilfellene ved *Jomfru Maria*, *Aurora* og *Die Frau Magdalena* viser at kystboerne var fullt klar over hvilke verdier som kunne befinne seg om bord i kahytten. Både for bergerne, og for eventuelle plyndrere, var det derfor viktig få undersøkt dette så raskt som mulig. Tilstanden kahytten befant seg i ville variere: noen ganger lå den under vann eller var smadret sammen med resten av skroget, andre ganger var det mulig å komme seg inn tørrskodd. Enkelte ganger fant de alt liggende urørt og kunne hente ut både penger, den fullstendige skipsloggen og andre papirer, andre ganger fant de tegn til at kister, skuffer og dører var blitt brutt opp med makt.

⁶⁰⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til fogden Johan Ruberg fra kaptein Cornelius Klochau og Jens Juel, Mausund 8. november 1763

⁶⁰⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegods vedrørende 1810, Ekstrarett etter *Die Frau Magdalena* på Hopsjø 27. desember 1810 til 19. november 1816

⁶⁰⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-0500 Fylkesmannens i Sør-Trøndelag 1 Første avlevering, Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732, mappe nr. 5 – «JOMFRU MARIA» fra Holland, skipper Peter Klein, på vei fra Arkhangelsk, forlist utenfor Mausund på Hitra i November 1716-, Ekstrarett etter *Jomfru Maria*, 24-25. mai 1717

Tilfellet i 1716 viser også at lokalbefolkningen til en viss grad hadde mulighet til å få avsatt fremmede mynter, uten at de kom i åpenlys sirkulasjon i lokalsamfunnet.

Selv om det var snakk om mindre mengder mynt, ville det nok likevel ikke ha blitt gitt noe slingringsmonn fra fogdens side ved eventuelt tyveri. Mynter, uansett verdi og nasjonalitet, kunne mye lettere oppbevares av embetsmennene, og det var ikke nødvendig å gi andre mulighet til å ta hånd om dem, eller finne en kreativ måte å nyttiggjøre dem på. Flere øyne ville også vært rettet mot eventuell aktivitet inne i kahytten, enn om noen plukket med seg et ekstra stykke seilduk fra strandkanten. Unndragelse av myntfunn er derfor lettere å karakterisere som rent tyveri, og skulle som regel ikke havne i hendene på lokalbefolkningen. Det som derfor preget lokalsamfunnet mest, var alle de varene som lovlig kunne kjøpes på auksjon, eller mottas som finnerlønn, og som derfor ble en del av den alminnelige vareflyten og den materielle kulturen ved kysten. Men hva var det dette egentlig bestod av?

Impulser utenfra: litt fransk brennevin, rug fra Arkhangelsk og en skilpaddedåse

Som nevnt i kapittel IV ble vraket av *Jomfru Maria* funnet av grunneieren sammen med 24 andre fra lokalsamfunnet. De mottok halvparten av vrakgodsets verdi i finnerlønn, etter at alle bergingsutgifter var betalt. Det tilsvarte 7 riksdaler og 76 skilling, og ble utbetalt i form av 58 ½ huder russlær (rødgarvet lær av kalveskinn, som ble tilsatt velduftende oljer),⁶⁰⁸ 100 ½ våger talg (nærmere 2000kg), ½ pakke okse- og kurumper (hår fra halene som ofte ble brukt til sil), ½ tønne husblas (innvendig hud av fiskens svømmeblære som ble brukt til bindemiddel),⁶⁰⁹ og fire stykker seilduk. Russlær kan vi også finne i flere auksjons- og skifteprotokoller fra Hitra og Frøya, gjerne i de mer møblerte hjem, i form av skinntrukne stoler.⁶¹⁰ Grunneieren Jørgen Claussøn, handelsmann i Valen, kan derfor tenkes å ha brukt russlæret han fikk i finnerlønn i sitt eget hjem.⁶¹¹ De andre finnerne kan tenkes å ha fraktet med seg skinnen til for eksempel Trondheim eller Bergen, og solgt det videre på markedene der. Russlær var altså ingen ukjent vare for kystboerne på Hitra og Frøya, og kunne komme i hendene på selv mindre velstilte mennesker, i form av nettopp finnerlønn.

⁶⁰⁸ «ordnet.dk. Rus-læder», <https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=rusl%C3%A6der>, u.å., aksessert 12.11.2020

⁶⁰⁹ «ordnet.dk. Hus-blas», <https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=husblas>, u.å., aksessert 07.04.2020

⁶¹⁰ Eksempel: Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon på Rørøya 24. november 1784

⁶¹¹ «hitterslekt.no, Jørgen Clausen Parelius»,

<http://www.hitterslekt.no/getperson.php?personID=I22238&tree=1>, 31. juli 2021, aksessert 05.08.2021

Etter forliset av *St. Johannes* fra Flensburg utenfor Sula i 1741, ble det funnet et sjøkart, det nye testamentet på tysk, en sangbok, og to små tyske bøker.⁶¹² Slike bøker kunne utgjøre en del av mannskapets personlige eiendeler, og dermed følge dem tilbake til hjemlandet dersom de overlevde. Dette var tilfellet i 1760, da elleve russere hadde overlevd og tok med seg tilbake det nye testamentet, enn bønnebok fra Kiev og en ortodoks gudstjenestebok (Mineya General) fra *Jedinorog*.⁶¹³ Men andre ganger kunne bøker auksjoneres vekk og forbli i lokalsamfunnet. Da presten Ole Olsen Barman besøkte Gåsøya i 1830-årene, skal han ha mottatt et eksemplar av Det nye testamentet på tysk av oppsitterne, som på dette tidspunktet var en gammel styrmann, og hans kone, datter av handelsmannen Koch på Sula.⁶¹⁴ Det nye testamentet hadde blitt funnet om bord i et tysk skip som hadde forlist ved Gåsøya. Tysk var ikke nødvendigvis et ukjent språk for kjøpmenn og sjøfolk på øyene, og bøker fra forliste skip kunne derfor sørge for at både kjent og fremmed lektyre kom inn i de mer privilegerte og beleste hjem på øyene, og overleveres gjennom generasjoner.

Korn var en spesielt ettertraktet vare for lokalbefolkningen på Hitra og Frøya. Selv om flere av kystboerne livnærte seg som såkalte fiskerbønder, hvor de drev både gårdsbruk og fiske, var det lite fokus på korndyrking, og tilførsel av korn var et velkomment tilskudd til øyene. Hitra og Frøya lå midt i strekningen for korntransporten mellom Arkhangelsk og kontinentet, Lofoten, Bergen og Trondheim. Flere av skipene som forliste fraktet nettopp store mengder korn, bestående av enten rug, hvete eller havre. Ett av disse var *St. Johannes* i 1741, hvor det etter hvert ble «samlet ende hl almue som ville Kiøbe kornet», noe de også fikk på grunn av faren for frost.⁶¹⁵

Rug fra Arkhangelsk var spesielt ettertraktet. I 1780 skrev sogneprest Peder Scvhane Bang at:

Rugbrød eller Bygbrød kaldes her Stumpbrød, og bruges sielden uden ved høytidelige Leyligheder, som Bryllupper, Barsler Juule= Paaske= og Pintse= Høytiider. Dette Brød bages sædvanlig af Archangelsk eller Dantzigske Rug, som er renere hviidere og derfor høyere agtet end den danske, der lidet eller intet bruges i Trondhiems Stift. Af dette Slags Brød fremsættes gjerne ved Giæstebuder 3 Sorter, grovt Suurbrød, fiint sigtet Suur-Brød og

⁶¹² Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *St. Johannes* av Johan Ruberg på Sula, 4. desember 1741 til 3. mars 1742

⁶¹³ NTNU Vitenskapsmuseet, kopi fra State Archival Department at the USSR Council of Ministers, fund 212, 1761, nr. 19, Liste over overlevende fra *Jedinorog*

⁶¹⁴ Barman 1908: 8

⁶¹⁵ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *St. Johannes* av Johan Ruberg på Sula, 4. desember 1741 til 3. mars 1742

Syrups=Kage eller Rugbrød med Syrup iæltet, og hos de Fornemmere prydet med Rosiner og Sokat.⁶¹⁶

Da *Neptunus* forliste ved Vågøya i 1766, inneholdt det nettopp en ladning rug fra Arkhangelsk. Via lokale vrakauksjoner kunne lokalbefolkningen kjøpe rug, eller også rosiner og sirup, til en billigere pris enn på de vanlige markedene. Det var nettopp denne kornlasten fra *Neptunus* som samlet kjøpere fra Ørlandet, Bjugn, Sula, Austrått, Mausund, Åfjord, Hemne og Stadsbygda.⁶¹⁷

Auksjonsvarene som ble solgt på Hitra og Frøya kunne altså bestå av en rekke ulike gjenstander og materialer: alt fra godt brukbart bygningsmateriale, bruksgjenstander og forbruksvarer, og mer eksotiske varer, som en skilpaddedåse med sølvring. Gjenstander som skilpaddedåsen ble helst kjøpt av kjøpmenn eller geistlige, men dekketøy, bestikk og klær kunne likeså godt kjøpes av fiskerbøndene. Etter forliset av *Neutral* i 1806 ble det brukt mye tid og krefter på å plukke sitroner opp av sjøen, blant skjærene og langs strandkanten. En del var i såpass god forfatning at det kunne fraktes til både Trondheim og Kristiansund for å selges til en god pris, mens resten ble auksjonert vekk til lokalbefolkningen rundt Sula.⁶¹⁸ Skipsforlisene kunne derfor være med på å spre nyheter og varer fra omverdenen til kystbefolkningen i Norge, fordi varene ble spredt utover den normale handelsvirksomheten. Vrakauksjonene utgjorde derfor et alternativt handelsmarked, ikke bare fordi det oppstod mer eller mindre spontant i forbindelse med bergingsvirksomheten, og på andre steder og til andre tider enn de mer regulære markedene, men også fordi de tilgjengeliggjorde varer som var tiltenkt et helt annet marked.

Men selv i tilfeller hvor lasten ikke ble solgt på auksjon, ville likevel bergingsarbeidet sørge for at lokalbefolkningen kom i kontakt med disse gjenstandene. Vi kan finne flere eksempler på at kystboerne prøvde å gjette og anta hvor de forliste skipene hadde kommet fra, ut ifra døde menneskers antrekk, mynter og andre gjenstander, som derfor ble utgangspunkt for mye spekulering og undring. Ved forliset av *The Hope* i 1816 antok grunneieren at det kunne være snakk om et nederlandsk skip på vei fra Amerika, ettersom én av de døde menneskene var en «Neger», og samtidig så de også at klærne på noen av de andre likene lignet nederlandske eller

⁶¹⁶ Bang 1984: 59

⁶¹⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Beregning over rug fra *Neptunus* solgt av skipper Friderich Wiibause i 1767

⁶¹⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480, Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretningen etter *Neutral* av Johannes Rasmussen, Hoøen 10. mars til 30. april 1806

tske antrekk. Skipet viste seg derimot å være norsk, tilhørende Carl Johan Gerss i Bodø, og var på vei fra Bodø til Antwerpen med en ladning tørrfisk, tran og bukkeskinn.⁶¹⁹

Nyttevarer og bygningsmateriell

Det er spesielt én ting det ser ut til være en felles enighet om i den norske forlislitteraturen, og det er nytten av vrakgods og drivgods som enten bygningsmateriale, fyringsved eller andre nyttegenstander. Hus og uthus bygget av skipstømmer framheves som et viktig aspekt av byggeskikken langs den treløse norskekysten.⁶²⁰ I områder med lite skog, som er karakteriserende for store deler av kysten, var de avhengig av tilførsel av trevirke. Drivved og skipstømmer har derfor spilt en viktig rolle både i Norge, og flere andre steder i verden. I denne sammenheng nevner John Rule spesielt Scillyøyene sørvest i England. På øya St. Agnes var denne tilførselen såpass viktig at de også hadde st. Warna som skytshelgen, som skulle sørge for en jevn tilgang av vrak til innbyggerne.⁶²¹ Lignende forhold finner vi også på Shetland. Audrey Beaudouin påpeker i sin avhandling om Shetland på 1700-tallet at strandet tømmer ble oppfattet som en gudesendt gave til befolkningen, og ble hyppig brukt som bygningsmaterialer på de treløse øyene.⁶²²

Da briggen *Fanny* forliste ved Kvisten på Frøya i 1795, med en ladning kjøpmannsbord på vei fra Kristiansund til Irland, ble hele bordladningen solgt ved auksjon på Frøya. Dette var en auksjon som tiltrakk seg blant annet handelsmennene på Hopsjø og Rørøya.⁶²³ Dermed er det stor sannsynlighet for at tømmeret kan ha blitt brukt til å bygge eller reparere husene på de to handelsstedene. I *Gamle Frøya-bilder* nevner Johan G. Foss at et storbåtnaust på handelsstedet Hallaren på Frøya skal ha blitt bygd av eikematerialer fra et skip som forliste ved Titran,⁶²⁴ og losjihuset Albertstua på Humlingsværet ble bygd av planker fra lasten av et skip som forliste utenfor Kya.⁶²⁵

⁶¹⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretningen etter *The Hope* av Iver Hagen, Sula 16-19. desember 1816 og brev fra lensmann Jens Jensen til fogden Ole Bye, Stadsvika 8. desember 1816

⁶²⁰ Næss 2013: 67

⁶²¹ Rule 2011: 171

⁶²² Audrey Beaudouin, *Land, Sea and Communities in 18th-century Shetland Islands*, avhandling i historie ved Universität Rennes 2 og NTNU, 2016: 147

⁶²³ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829, Auksjon over *Fanny* på Kverva, 26. november 1795

⁶²⁴ Johan G. Foss, *Gamle Frøya-bilder bind II*, Trondheim 1995: 27

⁶²⁵ Johan G. Foss, *Gamle Frøya-bilder bind I, 2. utgave*, Trondheim 1996: 56-57

Vrakgods og last som ble berget på Hitra og Frøya, kunne altså variere fra hele og fullverdige handelsvarer, til materialer som var totalt ødelagt og fordervet av sjøvann, vær og vind, eller som var smadret til biter ved sammenstøt mot bergene. Selv om vi ved enkelte tilfeller finner eksempler på at deler av vrakgodset var så bedervet at ingen ville ha det, var likevel gjenbruksnytteten stor. I 1813 ble en skipsbåt av eik som var «Næsten nye» auksjonert vekk på Sula. Båten ble vurdert til 6 riksbankdaler, men ble solgt for hele 50 riksbankdaler til Herman Hoe & Co i Trondheim.⁶²⁶ Den bergede skipsbåten kunne brukes til nettopp det den var: en fullt brukbar robåt. Men ved funn av en del vrakgods på Hitra, etter forliset av galioten *Jomfru Maria* i Romsdalen i 1768, ble det også funnet en skipsbåt. Denne var derimot «meget beskadiget, og kand ey nøttes til noget andet end Brendevad», og ble derfor vurdert til 2 ort.⁶²⁷ Men gjennom en lang og kald vinter kunne nettopp fyringsved være et kjærkomment tilskudd for kystboerne. Et annet eksempel finner vi da det i 1797 ble solgt ca. 10 000 stykker «af Søe-Vand raade og bedervede Bast Matter» etter forliset av barken *Hazan*.⁶²⁸

Mye av vrakgodset kunne bli tatt i bruk slik det var, mens andre ting ble sydd om eller formet til noe helt nytt. I 1817 brukte mannskapet fra *Rebecca* deler av seilduken som ble berget til å lage seg et telt å sove i.⁶²⁹ Etter *Die Frau Magdalena* ble en del av den stjålne seilduken brukt til å lappe sammen et annet gammelt seil og til å sy klær av. En ung mann gikk derfor inn i tjeneste i kongens roflotilje (flåte av mindre fartøyer), med klær sydd av *Die Frau Magdalenas* seil.⁶³⁰ Nettopp her kommer kystboernes kreativitet og tilpasningsevne virkelig til syne. Det som ble gjort tilgjengelig ble sanket, samlet og utnyttet på beste måte. Hva de lagde, og hvordan de lagde det, varierte alt ettersom hva de fant, og hva slags befatning det var i.

I denne sammenheng er det nok en gang interessant å sette kystboernes oppfinnsomhet og kreativitet i sammenheng med begrepet Eigensinn. Utnyttelsen av vrakgodset handlet ikke bare om en felles kystkultur med tradisjon for å utføre flere ulike oppgaver i løpet av et år. Det handlet også om egenvilje og mennesker som fant sin egen måte å utføre disse oppgavene på,

⁶²⁶ Statsarkivet i Trondheim, A-1869, Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Auksjon over en engelsk hvalfangst-slupp og en skipsbåt av eik på Sula, 19. oktober 1813

⁶²⁷ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Bergingsforretning ved funn av vrakgods etter *Jomfru Maria*, av Johan Ruberg Tosøya 13-16. juli 1769

⁶²⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1107 Fosen sorenskriveri, 1 Hoveddel, 5 Auksjon, 5B/L0001

Auksjonsdokumenter 1757-1801, Auksjonsplakat over *Hazan*, av Lauritz Kaasbøll, Fjeldvær 3. mars 1797

⁶²⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *Rebecca* av Rasmus Bye i Froan, 3-16. desember 1817

⁶³⁰ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0481 Vrak- og hittegods vedrørende 1810, Ekstrarett etter *Die Frau Magdalena* på Hopsjø 27. desember 1810 til 19. november 1816

ut ifra det som ga mening der og da. Eigensinn trenger altså ikke bare handle om ulovlige handlinger, men om å bruke enn viss form for kløkt, som i større grad var tilknyttet enkelt-individets egen situasjon, evner og behov.

Av det som ble berget på Hitra og Frøya, ser det ut til at tauverket utgjorde noe av det aller mest verdifulle. Store mengder tauverk ble så klart brukt om bord i seilskipene, og var av interesse både for skipsredere og kjøpmenn fra Trondheim, i tillegg til lokalbefolkningen på øyene. I oversikten over vrakgodset etter *De Trende Brødre* i 1813, står det oppført: «1 Saa godt som nyt Anker-Toug, omtrent 100 favne langt og 11 Tommer Tykt,» som ble taksert for 600 riksbankdaler. Til sammenligning fikk bergerne 1 riksbankdal i daglønn. Et like stort stykke anker-tau, som ble beskrevet som «Skamfilet», ble taksert til halve prisen, men var altså likevel verd 300 riksbankdaler.⁶³¹ Tauverk ble gjerne laget av hamp, som også var et materiale som kunne tilføres lokalsamfunnet via forliste skip fra Arkhangelsk. Produksjon av tauverk kunne utføres som en form for håndverk av kystboerne selv, og var av stor nytte til flere ting, blant annet til bruk i fiskeriet. Tauverk av dimensjoner som ankertauet fra *De Trende Brødre* måtte derimot lages på reperbaner, som blant annet var anlagt i Trondheim og Kristiansund.⁶³² Disse tauene kostet mye mer, og ble bare brukt i de større seilskipene, som rederne i byen eide.

Da et ukjent vrak ble funnet ved skjæret Skarvflesa i 1815, ble vraket sikret med to tau eid av handelsmannen Peter Andreas Koch, og «for at bevare disse Tauver samt Vraget for Tyverie» skulle to mann sitte vakt. Ettersom vraket allerede var blitt vurdert til å være av liten verdi, så var nok vaktholdet først og fremst ment å hindre tyveri av tauene til handelsmannen, som ved en tidligere anledning allerede hadde blitt frastjålet et tau verd 5 riksbankdaler.⁶³³ Dette sier oss nettopp noe om hvor viktig tauverket var for kystboerne, både i forhold til de ekstra kostnadene de prioriterte ved å sette ut vakthold, og den reelle faren for tyveri. Mye av bergingsarbeidet dreide seg også om å samle sammen og sortere ulike stykker med tau, måle og veie dem, og dele de opp i salgbare bunter. Auksjonering av tauverket utgjorde ofte en stor del av vrak-auksjonene, og tiltrakk mange kjøpere. Ved auksjonen etter *Jedinorog* ble det i hovedsak solgt taustykker i bunter på 1 våg (18,52 kg), som gikk for rundt 2 ort hver.⁶³⁴

⁶³¹ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Bergingsforretning etter *De Trende Brødre* av Christen Gramm på Sula, 30. april til 12. mai 1813

⁶³² Jan B. Vindheim, Reperbaner i Trondheim 1637-1925, i *Trondhjemske Samlinger*, Trondheim 2000: 7-8

⁶³³ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende 1790-1817, Spesiell beregning over bergere etter funn av et ukjent vrak, Jens Jensen, Rottingen 24. april 1815

⁶³⁴ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og hittegods vedrørende 1741-1806, Auksjon over *Jedinorog* på Rørøya 12. november 1760 og 26-27. august 1761

Den økonomiske, materielle og kulturelle betydningen av forlisene og vrakauksjonene handler altså om at kystboerne visste å utnytte de regelmessige men uforutsigbare forlisene, som til sammen ga dem tilgang på inntekter, arbeid, ressurser og kontakt med utenomverdenen. På den måten ble skipsvrakene en del av kystlandskapet og kystboernes oppgavelandskap. Vrakenes betydning for kystbefolkningen gikk derfor langt utover å være tilfeldige og ekstraordinære ulykker. Tap av skip ved forlis ble en del av det årlige regnskapet for rederne, og var en innkalkulert risiko i deres virksomhet.⁶³⁵ På samme måte var det også en innkalkulert hendelse i kystboernes daglige liv. Kystboerne levde på havets premisser, men visste også å bruke de voldsomme naturkreftene til egen vinning.

Kultur møter

I arbeidet med denne avhandlingen har det ikke vært et mål å gå nærmere inn på kultur møter mellom lokalsamfunn og skipbrudne mennesker. Men slike møter satte definitivt sitt preg på lokalsamfunnet. Der hvor lokalbefolkningen endte med å berge liv, og pleie syke individer til helbred, ville de leve nært innpå hverandre i flere måneder, hvor de skipbrudne var i et tydelig avhengighetsforhold til sine redningsmenn. Denne typen innsats kunne ende i takksigelsesbrev og skryt i avisene, eller gaver til kirken og lokalsamfunnet. Andre ganger var de skipbrudne friske og oppegående, og kunne enten skape mye liv og glede i bygden, eller forårsake frykt og uroligheter.

Da et russisk linjeskip havarerte ved Smøla i 1789, ble det slept inn til Kristiansund, hvor mannskapet på 700 mann, bestående av en rekke ulike nasjonaliteter, måtte overvintre i byen. På dette tidspunktet skal Kristiansunds befolkning ha vært på rundt 1300-1400 personer, og innkvarteringen av såpass mange fremmede mennesker ble svært merkbar, i positiv forstand. Musikk og fest skal ha preget bybildet, og det har også blitt spekulert i om det kan ha blitt født flere utenomekteskapelige barn i denne perioden.⁶³⁶ Som nevnt i kapittel II kunne ofte «eksotiske» trekk blant enkelte slektslinjer, slik som høye kinnbein, mørkere hud og svart hår, bli knyttet til romantiske møter med sjøfolk og skipbrudne mennesker. Fremmede mennesker ga et innslag av mystikk og spenning, som kunne leve videre gjennom den muntlige fortellertradisjonen i lang tid.

⁶³⁵ Rønning 1979: 63

⁶³⁶ Kjell Dønheim, *Kristiansund på de 7 hav: Kristiansunds sjøfartshistorie 1520-1920*, Kristiansund 2011: 14

Andre ganger kunne brå kulturmøter ved forlis føre til konflikter, uroligheter og mistenkelig-gjøring av de fremmede. Dette ble tilfellet da de overlevende russerne etter krigsskipet *Jedinorog* kom i kontakt med hitterværingene og handelsmannen Henrik Dons på Rørøya, som nevnt i kapittel V. Ifølge den russiske sjøforklaringen kom det frem at selv husverten og vertinnen som de bodde hos på Smøla, ikke tillot noen å komme inn til russerne, i frykt for at de skulle bli drept.⁶³⁷ Henrik Dons derimot, sendte brev til fogden om at russerne hadde ransaket gården hans, og forsøkt å dra ham med seg i en båt.⁶³⁸ Det hele endte med at det var russernes losjivert som fikk en reprimande av de dansk-norske myndighetene, for å ha vært med å hjelpe russerne i sine voldsomme konfrontasjoner med hitterværingene.⁶³⁹

Sommeren 1761 ble de samme russerne fraktet nedover til Selje, hvor de skulle få skyss tilbake til Russland, i et annet russisk skip som hadde overvintret på grunn av skade. Men også her skal det i løpet av vinteren 1760/1761 ha oppstått konflikter mellom de russiske sjøfolkene på dette skipet og lokalbefolkningen ved Stad. Fogden her endte med å be om hjelp fra landvernet, for å kunne håndtere russernes «u-gudelige og Voldsomme opførsel».⁶⁴⁰ I slike tilfeller vil det være god grunn til å tro at kystboerne i Selje og Hitra satt igjen med et dårlig inntrykk av russiske sjøfolk, og ville være mer tilbakeholdne og synlig skeptiske ved eventuelle nye møter med russiske skip i nød. De overlevende russerne fra *Jedinorog* satt nok også igjen med en tydelig skepsis til å seile langs kysten av Norge, og på denne måten kan vi tenke oss at fortellinger om barbariske vrakplyndrere ved norskekysten kan ha spredt seg gjennom den russiske marine, og videre utover det maritime miljøet.

Avslutning

I det ene øyeblikket ligger en øy øde ute mot storhavet. Den er en av flere kjennemerker ved kysten som både lokalkjente og fremmede skal navigere etter og forsøke å passere trygt. I det neste blåser det opp til storm, og stedet utgjør en trussel for menneskene. Det påfører skade på et seilskip og skipet forliser. Vrakgods ligger strødd langs stranden, i vannet og på land. Deretter

⁶³⁷ Russian State Naval Archive i St. Petersburg, Sjøforklaring etter *Jedinorog*, i Reval 29. januar 1762 (oversatt av Jan Ivar Bjørnflaten og Roland Sebastian Grov ved Universitetet i Oslo)

⁶³⁸ Statsarkivet i Trondheim, A-1869 Fosen fogderi, Fbh/L0480 Vrak- og Hittegods vedrørende 1741-1806, Brev til fogden Johan Røberg fra Henrik Dons, Rørøya 27. oktober 1760

⁶³⁹ Statsarkivet i Trondheim, A-1868 Nordmøre fogderi, Da/L0102 Brev 1749-1761, Brev til Nicolai Lohman fra Niels Krog Collin 3. april 1761

⁶⁴⁰ Statsarkivet i Bergen, A-100006 Stiftamtmanden i Bergen, Ee Brevarkiv, Innkomne brev - lokale instansar, 0153 Lnr. 761 Futen i Sunnfjord og Nordfjord 1753-1765, Brev fra fogden H. Thius Nagel til stiftamtmand Ulrich Fridrich von Cicignon, Svanøy 1. januar 1761

fylles stedet med folk, og det arbeides iherdig over en periode på noen måneder. Vraket ligger ribbet i strandkanten, mens vrakgodset er blitt samlet sammen. Noe ligger igjen i hauger over flomålet på øya, mens resten er fraktet vekk. Så fylles stedet med folk igjen. Det avholdes en auksjon, og deretter er alle haugene med vrakgods fjernet. Skroget er hugget opp og fraktet vekk av den som vant budrunden, selv om noen rester blir liggende igjen under vann. Etterpå ser stedet likt ut som før: en øde øy ute mot storhavet. Men for kystboerne har øya aldri vært øde, selv om den ikke bærer synlig preg av menneskelig aktivitet. I generasjoner har den blitt brukt til å markere inn- og utseilingen til de bebodde øyene lengre inne, og utseilingen til skreifisket, og på land plukkes hvert år egg fra ærfugl, som her får mulighet til å ruge i fred. Men kanskje får øya et nytt navn nå, som for ettertiden vil markere den handlingen som fant sted, og som i en periode gjorde øya til sentrum for livlig aktivitet. Senere seiler en liten båt forbi, med seil lappet sammen av seilduk fra et fremmed handelsskip.

Kystboerne på Hitra og Frøya på 1700-tallet og begynnelsen av 1800-tallet, hadde en forståelse av havet, kystlandskapet og forlisene, som var preget av det oppgavelandskapet de sto ovenfor. Dette oppgavelandskapet eksisterte i et liminalt landskap, som stadig skiftet mellom ulike ytterpunkter. I enkelte tilfeller var det land som representerte trygghet og stabilitet for mennesket, andre ganger var det kun det åpne hav som sikret frelse fra den visse død. Der hvor storm og uvær hindret enkelte aktiviteter, dannet det samtidig grunnlag for andre. For enkelte kunne avstanden til andre folk og menneskelig aktivitet gjøre bosetting og arbeid på de ytterste øyene vanskelig eller lite ønskelig, for andre la det derimot til rette for en bærekraftig tilværelse. Det handlet om å utforske, lære og forstå både hvordan, når og hvor landskapet og ressursene skulle brukes.

Forlis og vrakgods ble en del av kystboernes oppgavelandskap og ressursgrunnlag. Gjennom overlevert kunnskap, utforskning og oppfinnsomhet kunne det benyttes som kilde til arbeid og inntekt, bygningsmaterialer, handels-, forbruks- og nyttevarer, handelsmarkeder og sosiale treffsteder. De var gaver gitt av havet, men med forbehold om at kystboerne visste å skjytte de på riktig måte. Enkelte ganger var det snakk om kjente og ettertraktede varer som allerede var i sirkulasjon på øyene, slik som rug fra Arkhangelsk. Andre ganger var det snakk om mer eksotiske varer som sitroner fra Spania. Gjennom bergingsarbeidet kom lokalbefolkningen i kontakt med alle slags gjenstander, varer og folk fra kontinentet. Via vrakauksjonene fikk de også mulighet til å kjøpe enkelte av gjenstandene de hadde vært med å berge, som under andre omstendigheter ville vært forbeholdt en mindre gruppe mennesker. På denne måten ble selv de

fattigste innbyggerne på Hitra og Frøya kjent med endringer i varehandel og trender i resten av Europa, selv om de ikke alltid hadde mulighet til å ta del i det selv. Tilværelsen ved kysten var uansett alltid avhengig av varer utenfra, men de stadige forlisene sørget for en alternativ fordeling av ressurser styrt av ikke-menneskelige krefter.

Kapittel VII: Konklusjon

Vrakberging som binæring

Ved å se nærmere på førti tilfeller av forlis på Hitra og Frøya i perioden 1705-1820 har vi fått et unikt innblikk i hvordan lokalbefolkningen her forholdt seg til de stadige skipsforlisene i seilskutetiden, og samtidig hvordan de forholdt seg til naturen og kystlandskapet som de levde i og ved. Et viktig mål med avhandlingen har vært å få etablert en forståelse av vrakberging som en lovlig maritim aktivitet, som ikke nødvendigvis medførte noen umoralsk utnyttelse av andre mennesker i nød. Bergingsvirksomheten utgjorde nettopp en av flere binæringer for kystboerne, som både ga tilgang på arbeid, inntekter og ressurser. I enkelte tilfeller foregikk det på bekostning av annet arbeid, og kunne medføre store ulemper for lokalbefolkningen. Andre ganger kunne det være et velkomment tilskudd til kystsamfunnet. Uansett var det en type aktivitet som i enda større grad enn andre maritime næringer gjorde at kystboerne stadig måtte forholde seg til ytre krefter, som både var uforutsigbare og ukontrollerbare. De var avhengige av å tilpasse seg stadig varierende forhold, noe som har vært med på å skape en mentalitet og en kystkultur preget av både føyelighet, tilpasning, kreativitet og kløkt.

Kysten som liminal sone og liminale faser av bergingsvirksomheten

Bruken av begrepet liminalitet har vært svært nyttig i denne studien av vrakberging, nettopp for å få en bedre forståelse av hvordan bergingsarbeidet ble en del av kulturen, tenkemåten og hverdagslivet til kystboerne på 1700- og 1800-tallet. Selve kystlandskapet har blitt definert som et liminalt landskap, som en mellomsonne mellom hav og land, natur og sivilisasjon, trygt og utrygt, og hvor det stadig forekom ulike grenseforskyvninger og overganger. Ikke bare lå kysten i periferien av embetsmennesenes mulighet for kontroll, men også ved utkanten av sivilisasjonens favn, med de voldsomme naturkreftene i den andre enden. Her var storsamfunnets regler vanskeligere å opprettholde og håndheve, med økt mulighet for overskridende oppførsel, som også reflekteres i utformingen av vraklovene.

Enda mer interessant er det hvordan selve hendelsesløpet etter et forlis kan forklares ut ifra konseptet med ulike liminale faser. Det har gjort det mulig å sette ord på og framheve de delene av bergingsvirksomheten som har vært vanskeligst å plassere, med hensyn til hvordan kystbefolkningen forholdt seg til dem. Vrakberging var nemlig en del av kystkulturen og hverdagslivet, men samtidig noe utenom det vanlige. Forlisene var uforutsigbare, men samtidig for-

ventet. De framstår derfor som en regelmessig uregelmessighet. Denne tilsynelatende motsetningen handler nettopp om det liminale, og hvordan skipet ble transformert fra vrak til et nytt sted, til arbeid, inntekt og ressurs. Vraket var blitt adskilt fra sitt opprinnelige formål og mening, men gjennom bergingsarbeidet fikk den en ny betydning. Vraket ble innlemmet i den materielle og immaterielle kulturen ved kysten, både som fysiske gjenstander, muntlige fortellinger, steder, aktiviteter og kulturmøter.

Tilegnelsen av kystlandskapet som et oppgavelandskap

På mange måter handler denne avhandlingen om menneskets forhold til naturen og naturkreftene. Havet representerte en overmakt, og kystlandskapet kunne ikke kontrolleres og temmes på samme måte som jordbrukslandskapet. Men kystboerne var likevel ikke overmannet eller beseiret. Det var måten de tilegnet seg kystlandskapet på som avgjorde hvilke muligheter og barrierer de møtte her, på samme måte som det var måten de tilegnet seg vrakgodset på som avgjorde hvordan vraket ble integrert i samfunnet på nytt. Forliset var skapt av ytre krefter, men mennesket hadde mulighet til å ta og skape kontroll gjennom å være med på transformasjonen. Det har derfor vært fruktbart å omtale kystlandskapet som et oppgavelandskap, som for kystbefolkningen inneholdt en rekke ulike oppgaver og aktiviteter gjennom året. Disse oppgavene skapte en egen måte å se og snakke om landskapet på. Dermed kan vi også forstå noe av den regelmessigheten som lå i kystboernes oppfatning av forlisene, fordi bergingsvirksomheten nærmest lå latent i deres oppgavelandskap. Å speide utover havet etter vrak og vrakgods ble en måte å forholde seg til vrakberging på, selv i perioder uten forlis.

Vrakplyndring og skjønnsmessig vurdering

I tillegg til den lovlige bergingsvirksomheten forekom det også flere tilfeller av vrakplyndring, i betydningen unndragelse og «fordølgning» av vrakgods. Dette foregikk ved siden av, og ikke i stedet for annen bergingsvirksomhet, og dreide seg i hovedsak om vrakgods av mindre verdi. Etter det denne avhandlingen viser, forekom det altså ingen særlig omfattende forsøk på plyndring. I stedet beveget kystboerne seg i en gråson mellom lovlig og ulovlig, som ble avgjort i *etterkant* av hendelsene gjennom en skjønnsmessig vurdering. Derfor finner vi flere tilfeller hvor lokalbefolkningen, i den liminale fasen av bergingsarbeidet, kunne gjemme unna mindre deler av vrakgods.

Vrakplyndring var i stor grad en handling preget av lokalbefolkningens forhold til fogden, som kongens embetsmann i distriktet, framfor uenigheter angående eiendomsretten til selve vraket. I forholdet mellom lokalbefolkningen og fogden, ser vi derfor kimen til den samme kreativiteten og tilpasningsevnen som kystboerne utviste ved berging av vrak. De viste evne og vilje til å tøyte og teste grenser, og hadde samtidig kunnskap om hvor langt de kunne strekke seg, før det gikk *for* langt. Akkurat hvor langt de kunne strekke seg i hvert enkelttilfelle, ble ofte avgjort av fogdens vurdering, som både ga bergerne et viss slingringsmonn, og som virket avskrekkende fordi resultatet kunne variere fra gang til gang.

I denne sammenheng har det vært mer aktuelt å bruke begrepet Eigensinn, framfor mer etablerte teorier om sosial kriminalitet og moralsk økonomi fra internasjonal litteratur. Kystboerne viste uttrykk for egenvilje ved å finne sin egen måte å håndtere situasjonen på, som igjen tyder på at tilværelsen ved kysten handlet om stadige tilpasninger, og den enkeltes kunnskap om de lokale forholdene. Det er ikke snakk om ren plyndring, men en mer kompleks forståelse av kystlandskapet og det oppgavelandskapet kystboerne hadde å forholde seg til, hvor forlis, død, ødeleggelse og vrakgods var en integrert del.

Tilpasning til overmektige krefter

Gjennom muntlige fortellinger og litteratur om forlis, ser vi også hvordan forståelsen av forlisene har vært preget av det å måtte forholde seg til ytre krefter og havet som en overmakt. Havet kunne ikke overvinnes med menneskelig makt, det måtte læres å kjenne, og det måtte brukes oppfinnsomhet og list for å finne måter å leve med det. Kystboerne måtte forholde seg til den siviliserte verden, samtidig som de måtte tilpasse seg naturens orden. Det betyr at mennesket ikke bare kunne basere seg på overlevert kunnskap, men måtte stadig utforske landskapet og tøyte sine egne og andres grenser, for å finne handlingsrom og en måte å leve på som ga mening for den enkelte. Skipet var i utgangspunktet et symbol på den siviliserte verden, som ved skipbrudd fikk en tydelig slutt. Men for kystboerne representerte forlisene bare begynnelsen.

Endring og stabilitet

Bergingsvirksomheten ser i det store og hele ut til å bli utført på mer eller mindre samme måte gjennom perioden 1705-1820. Dette handler i hovedsak om at forholdene ved hvert enkelt forlis krevde kreative løsninger tilpasset den enkelte situasjonen. Det området vi ser tydeligst tegn på

endring over tid, er ved straffeutmålingen for plyndring. Den hadde blitt innskjerpet i 1705, men utløste mildere straffer fra 1771, da dødsstraff ble avskaffet, og fram mot sjøfartsloven av 1860. Selv om det synes å ha vært en del uenigheter og misforståelser rundt gjennomføringen av bergingsforretningene på begynnelsen av 1700-tallet, var det gjennom hele perioden tilfeller hvor regler ble omgått eller misforstått. Likevel kan det være grunn til å tro at det etter hvert handlet mer om bevisste forsøk på å teste grensene, ettersom lokalbefolkningen opparbeidet seg nok kunnskap og erfaring med forlis og berging.

Resultatet av denne avhandlingen og beskrivelsen av kystboernes forhold til naturen og til skipsforlis, handler i hovedsak om de spesifikke forholdene på Hitra og Frøya. I områder med større hyppighet av forlis, eller til og med på naboøya Smøla, kunne forholdene være annerledes. Dette gjelder både gjennomføringen av bergingsforretningen, fogdens involvering og lokalbefolkningens oppgaver, men også graden av sosial kontroll, samt vilje og mulighet til å gjennomføre mer omfattende plyndring. Men når det gjelder kystboernes forhold til vrakgods som en gave fra havet, tilgangen på vrakgods gjennom auksjoner som et alternativt handelsmarked, og viktigheten av å føye seg etter naturkreftene, vil det nok også være relevant for store deler av kyst-Norge.

Videre studier av vrakberging og plyndring

Denne studien av skipsforlis har vist seg å utgjøre et godt utgangspunkt for å eksperimentere med både tema, typer kildemateriale, ulike lese- og analysemåter og tverrfaglighet. Kulturhistorie som perspektiv og metode åpner nettopp for mange interessante måter å utforske kystkulturen på. I denne avhandlingen har det også kommet fram flere ulike spørsmål og tema som jeg mener det blir viktig å belyse med videre studier av vrakberging og plyndring, og det norske kystsamfunnet og kulturen. Det gjelder blant annet forholdet mellom lokalbefolkningen og embetsmennene. Her ville det vært spesielt interessant å utforske tingbøker, fogdens kopibøker og regnskap, for å få en dypere innsikt i forholdet og spillet mellom fogden og lokalbefolkningen. Ett interessant spørsmål er i hvilken grad fogdens personlige karakter og egnethet påvirket hvordan han håndterte den enkelte situasjonen.

Samtidig vil det være interessant å se nærmere på de lokale handelsmennenes rolle i lokalsamfunnet og bergingsarbeidet, både som hovedberger og forstrandseier. Dette gjelder spesielt Koch-brødrene på Sula, ettersom de ble involvert i en rekke forlis på slutten av 1700- og

begynnelsen av 1800-tallet, og ikke minst i sammenheng med eierne av Froan og eventuelle uenigheter om eierskap til vrak. En videre utforskning av forholdene på Rørøya ville også gitt et særlig spennende innblikk i hvordan mulige økonomiske problemer kan ha hatt innvirkning på handelsmennesenes involvering i bergingsarbeidet, eller også plyndringsaktivitet og spekulasjon.

I tillegg er det en rekke aktører i forbindelse med forlis og bergingsarbeid som kunne vært interessant å følge opp videre. Det gjelder blant annet havariagenter, kommisjonærer, skipsredere, kjøpmenn, assurandører og tollvesen. Med disse som utgangspunkt vil det være mulig å få et innblikk i den økonomiske betydningen av forlis, både som tap for rederne og inntekter til statskassen. En nøye gjennomgang av auksjonsprotokollene kan også si mye om den økonomiske gevinsten ved salg av vrakgods, men samtidig enda mer om den materielle og immaterielle betydningen av vrakgodset for lokalbefolkningen. Her kan hver enkelt del av vrakgodset følges fram til nye eiere, og eventuelt dukke opp videre i skiftematerialet.

Skipsforlis utgjør også et viktig utgangspunkt for å utforske ulike typer kulturmøter på kysten. Det kan si oss noe om verdien av, og ulempene ved, å ha skipbrudne mennesker boende i et lite lokalsamfunn over lengre tid. For det var ikke bare skipsvraket som gjennomgikk en overgang, men også de involverte menneskene. Mannskapet ble transformert til skipbrudne mennesker, eller også til offer. Eventuelle fiskerbønder ble transformert til bergere i en kortere periode, men hadde også mulighet til å opptre som enten helter eller skurker. Hvorvidt det var de samme menneskene som plyndret vrak og som utførte andre former for kriminalitet på øyene, kunne gitt viktig innsikt i hvordan stranden og bergingsarbeidets liminale karakter ga økt rom for overskridende oppførsel. Men ikke minst ville det vært interessant å utføre en grundig sammenligning av forholdene på Hitra og Frøya med andre steder langs kysten. Ettersom vrakberging og plyndring er et forholdsvis lite utforsket område innen academia, foreligger det her et hav av muligheter.

Kilder

Digitaliserte kilder

Digitalarkivet.no

SAT, Fosen sorenskriveri, 3A/L0004 Skifteprotokoll 1711-1717

SAT, Ministerialprotokoller, klokkerbøker og fødselsregistre – Møre og Romsdal, 581/L0931, Ministerialbok, Edøy prestegjeld, nr. 581A01/1751-1765

SAT, Ministerialprotokoller, klokkerbøker og fødselsregistre – Sør-Trøndelag, 634/L0525, Ministerialbok, Hitra prestegjeld, nr. 634A01, 1736-1775

SAT, Nordmøre sorenskriveri, 1A Tingbøker/justisprotokoller, L0024 Tingbok nr. 23a, 1758-1766

Foredrag

Newbery-Jones, Craig: *Making Hidden Heritage Visible: Mobile, Geospatial and Gaming Technologies as Mass “Edutainment” to promote Engagement with Underwater Cultural Heritage*, paper til konferansen Society and the Sea: Investinblue – the values of the ocean and coasts for sustainable development, 6. september 2018, University of Greenwich, London

Internettssider

«apollon.no, Oljeflak driver raskere enn vann»,
<<https://www.apollon.uio.no/artikler/2005/oljeflak.html>>, Yngve Vogt, 1. februar 2012, sist aksessert 05.02.2021

«denstoredanske.dk, versio in rem»,
<http://denstoredanske.dk/Sprog,_religion_og_filosofi/Sprog/Fremmedord/vk/versio_in_rem>, 24. august 2017, sist aksessert 16.07.2019

«denstoredanske.lex.dk, Ove Malling», <https://denstoredanske.lex.dk/Ove_Malling>, av Michael Bregnsbo 7. mai 2020, sist aksessert 11. mai 2020

«dn.no, Alt du trenger å vite om VR og AR», <<https://www.dn.no/teknologi/morgendagens-naringsliv/vr/ar/alt-du-trenger-a-vite-om-vr-og-ar/2-1-314660>>, av Magnus Eidem, 16. april 2018, sist aksessert 18.11.2020

«froya.kommune.no, Om Frøya kommune», <<https://www.froya.kommune.no/tjenester/ny-pa-froya/fakta-om-froya/>>, Frode Larsen, 25. juni 2020, sist aksessert 15.01.2021

«fyr.no, Halten fyrstasjon», < <http://www.fyr.no/fyrene/fyrene-nord/sor-trondelag/469-halten-fyrstasjon>>, u.å., sist aksessert 13.05.2019

«fyr.no, Terningen fyrstasjon», < <http://www.fyr.no/fyrene/fyrene-nord/sor-trondelag/755-terningen-fyrstasjon>>, u.å., sist aksessert 13.05.2019

«hitterslekt.no, Jørgen Clausen Parelius»,
<<http://www.hitterslekt.no/getperson.php?personID=I22238&tree=1>>, 31. juli 2021, sist aksessert 05.08.2021

«jusleksikon.no, Negotiorum gestio», <https://jusleksikon.no/wiki/Negotiorum_gestio>, 29. mars 2017, sist aksessert 16.07.2019

«lokalhistoriewiki.no, Igjeld», <<https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Leksikon:Igjeld>>, 24. august 2008, sist aksessert 16.08.2019

«lokalhistoriewiki.no, Strandfogd», <<https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Leksikon:Strandfogd>>, 26. april 2012, sist aksessert 05.10.2020

«lokalhistoriewiki.no, Sub poena praeclusi et perpetui silentii»,
<https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Leksikon:Sub_poena_praeclusi_et_perpetui_silentii>, 5. august 2009, sist aksessert 28.01.2021

«lovdata.no, År og dag og andre foreldelsesfrister»,
<https://lovdata.no/artikkel/ar_og_dag_og_andre_foreldelsesfrister/1315>, Jon D. Bech, 4. desember 2013, sist aksessert 22.01.2020

«naob.no, dølgsmål», <<https://naob.no/ordbok/dølgsmål>>, u.å., sist aksessert 21.09.2021

«naob.no, fordølge», <<https://naob.no/ordbok/fordølge>>, u.å., sist aksessert 21.09.2021

«naob.no, forlise <<https://naob.no/ordbok/forlise>>, u.å., sist aksessert 22.09.2021

«naob.no, havari», <<https://naob.no/ordbok/havari>>, u.å., sist aksessert 22.09.2021

«naob.no, skipbrudd», <<https://naob.no/ordbok/skipbrudd>>, u.å., sist aksessert 22.09.2021

«naob.no, strandrett», <<https://www.naob.no/ordbok/strandrett>>, u.å., sist aksessert 02.07.2019

«naob.no, vrakrett», < <https://www.naob.no/ordbok/vrakrett>>, u.å., sist aksessert 01.07.2019

«norges-fiskeri-og-kysthistorie.w.uib.no, Kysten i fokus», <<https://norges-fiskeri-og-kysthistorie.w.uib.no/>>, u.å., sist aksessert 27.11.2018

«ntnu.edu, HAVANSVAR Blue Humanities Initiative»,
<<https://www.ntnu.edu/oceans/havansvar>>, u.å., sist aksessert 24.august 2021

«ordnet.dk, enfoldig», <<https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=enfoldig>>, u.å., sist aksessert 18.03.2021

- «ordnet.dk, Hud», <<https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=hud>>, u.å., sist aksessert 13.05.2019
- «ordnet.dk, Hus-blas», <<https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=husblas>>, u.å., sist aksessert 07.08.2020
- «ordnet.dk, Rus-læder», <<https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=rusl%C3%A6der>>, u.å., sist aksessert 12.11.2020
- «ordnet.dk, Snild-hed», <<https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=snildhed>>, u.å., sist aksessert 12.03.2019
- «ordnet.dk, Stranding», <<https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=stranding>>, u.å., sist aksessert 22.09.2021
- «skillingsviser.no, «Herr Sinklar drog over salten Hav...»», <<https://skillingsviser.no/herr-sinklar-drog-over-salten-hav/>>, av Anne Sigrid Refsum, 26. august 2019, sist aksessert 11.01.2021
- «snl.no, fengselsstraffens historie», <https://snl.no/fengselsstraffens_historie>, Arne Evensen, Terje Skjeggestad, Willy Haugli og Magnar Aukrust, 13. februar 2019, sist aksessert 05.05.2021
- «snl.no, Jobs bok», <https://snl.no/Jobs_bok>, av Gunnar Magnus Eidsvåg, 30. juni 2021, sist aksessert 24.08.2021
- «snl.no, kakstrykning», <<https://snl.no/kakstrykning>>, 28. februar 2019, sist aksessert 13.05.2019
- «snl.no, los», <<https://snl.no/los>>, Norvald Kjerstad og Svein Ordning, 18. september 2020, sist aksessert 29.09.2021
- «snl.no, Skottetoget», <<https://snl.no/Skottetoget>>, av Magnus A. Mardal og Erik Opsahl, 6. juli 2021, sist aksessert 01.12.2021
- «universitetsavisa.no, Historien om et varslet havari», <<https://www.universitetsavisa.no/campus/historien-om-et-varslet-havari/122519>>, Av Tore Oksholen, 21. mars 2019, sist aksessert 24.08.2021
- «wikipedia.org, Norske fyr», <https://no.wikipedia.org/wiki/Norske_fyr>, 5. januar 2021, sist aksessert 31.05.2021
- «wikipedia.org, Steile og hjul», <https://no.wikipedia.org/wiki/Steile_og_hjul>, 19. juni 2020, sist aksessert 27.04.2021

Trykte kilder

Aftenposten, årg. 51, nr. 757, 14. desember 1910

Christian Vs Danske lov av 1683, fjerde bok, kapittel 4 «Om Skibbrud og Vrag»,

Christian Vs Norske lov av 1687, fjerde bok, kapittel 4 «Om Skibbrud og Vrag»

Christian Vs norske lov av 1687, sjette bok, kapittel 16 «Om Røveri»

Christian Vs norske lov av 1687, sjette bok, kapittel 17 «Om Tyveri»

Det gamle testamentet, *Jobs bok*

Det gamle testamentet, *Salmene*

Det norske Bjergnings- og Dykkerkompani, i *Morgenbladet*, årg. 77, nr. 576, Christiania 15. oktober 1895

En sørgelig Vise om Linieskibet Ingermannland, der forliste ved Oxø, hvorved 410 Mennesker omkom, (ukjent forfatter), NTNU Gunnerusbiblioteket, V box 3:76, Trondheim u.å.

Fredrik IIs sjørett av 1561, kapittel 78

Fredrik IVs forordning om Forhold med strandede Skibe og Gods av 21. mars 1705

Lov om Søfarten, Stockholms Slot den 24de Marts 1860, kapittel 8, § 83 og 84

Morgenbladet, årg. 24, nr. 336, Christiania 2. desember 1842

Nidaros, årg. 26, nr. 277, Trondheim 21.oktober 1927

Thanem, Rolf W.: Hovmod kostet 700 russiske emigranter livet, i *Adresseavisen* 22. desember 1970

Trondhjems borgerlige Realskoles alene-priviligerede Adressecontours-Efterretninger, Nr. 48, 14. juni 1811

Trondhjems borgerlige Realskoles alene-priviligerede Adressecontours-Efterretninger, årg. 75, nr. 119, Trondheim 4. oktober 1842

Utrykte kilder

NTNU Vitenskapsmuseet

Kopi fra State Archival Department at the USSR Council of Ministers, fund 212, 1761, nr. 19, Liste over overlevende fra *Jedinorog*

Riksarkivet

Ea-3115 Rentekammeret, Renteskriverkontorene

J Nordafjeldske kontor/Trondheim stifts (distrikts) Ktr./1. Nordafjeldske ktr.,
Jg Ekspedisjon, Jgc/L0295 Journalsaker B 895-1098, 1760, Journalnummer
1093

Bergingsforretning etter *Jedinorog* av Jacob Pedersen Topp på
Veiholmen, 22. november 1760

Russian State Naval Archive i St. Petersburg

Sjøforklaring etter *Jedinorog*, i Reval 29. januar 1762 (oversatt av Jan Ivar Bjørnflaten
og Roland Sebastian Grov ved Universitetet i Oslo)

Statsarkivet i Bergen

A-100006 Stiftamtmanden i Bergen

Ee Brevarkiv, Innkomne brev - lokale instansar, 0153 Lnr. 761 Futen i
Sunnfjord og Nordfjord 1753-1765

Brev fra fogden H. Thius Nagel til stiftamtmand Ulrich Fridrich von
Cicignon, Svanøy 1. januar 1761

Statsarkivet i Trondheim

A-0497 Fylkesmanden i Møre og Romsdal

1 Første avlevering

Ba/L0015 Kopibok 1760-1764

Brev til Nicolai Lohman fra amtmann Niels Krog Collin 3. april
1761

Fb/L0019 Fogdebrev, 0002 Berging av forulykket skip fra Arkangelsk
1750 – 1742-1751

Brev til amtmann Christian Ulrich Tønder fra Ditlev Biøstrup,
Sildnæsset 22. november 1748

A-0500 Fylkesmanden i Sør-Trøndelag

1 Første avlevering

B/L0071 Kopibok 1759-1763

Brev til Baron von Korf fra Frederik Rantzow 11. april 1761

Øc/L0001 Forlis og ulykker 1709-1732

Mappe nr. 5 – «JOMFRU MARIA» fra Holland, skipper Peter Klein, på vei fra Arkhangelsk, forlist utenfor Mausund på Hitra i November 1716-

Kopi av skjøte over Froan av kong Christian V til stiftamtman Hans Kaas, 12. mai 1694

Brev fra auksjonsdirektør Svend Busch, Trondheim 14. juli 1705

Bergingsforretning etter *Jomfru Maria* av Niels Cimber, 1-8. desember 1716

Spesifikasjon over vrakgods fra *Jomfru Maria* av Niels Cimber på Mausund, 19. januar 1717

Brev fra Oluf Holch til stiftamtman Iver von Ahnen, Trondheim 25. februar 1717

Ekstrarett etter *Jomfru Maria*, 24-25. mai 1717

Brev fra fogden Niels Cimber til stiftamtman Iver von Ahnen, Fremstad 11. juni 1717

Mappe nr. 6 – «DE GEKRONEDE HOEP» fra Holland, på vei fra Arkangelsk, strandet ved Vadmelsneset på Nordmøre

Brev til stiftamtman Iver von Ahnen fra Henrich Nielsøn, Strømsholmen 20. august 1717

Mappe nr. 7 – Et strandet grønlandsk skip på Hitra 1730-

Bergingsforretning etter en hollandsk hvalfangstskute av Niels Cimber i Vikan, 21-25. juli 1730

Brev fra fogden Niels Cimber til stiftamtman Jacob Bentzon, Vikan 25. juli 1730

Regning av Niels Cimber, 18. desember 1730

Notis av Christian Schøller, 8. mars 1731

Mappe nr. 8 Det forliste hollandske skipet «QVARINA CATHARINA» på Hitra 1732-

Bergingsforretning etter *Qvarina Catharina* av Niels Cimber i Vikan, 4-6. desember 1732

A-1107 Fosen sorenskriveri

1 Hoveddel, 5 Auksjon

5A/L0003 Auksjonsprotokoll 29.04.1765-28.07.1829

Auksjon på Rørøya 24. november 1784

Auksjon over *Fanny* på Kverva, 26. november 1795

Auksjon over *Justitia* på Sula, 27. januar 1796

Auksjon over *Wachsomheit* på Rørøya 30. november 1797

Auksjon over *De 2de Søstre* på Sula, 4. juni 1802

Brev fra Johan H. Finchen til sorenskriver Lauritz Kaasbøll, Hopsjø 19. september 1810

Auksjon over *Die Frau Elisabeth* på Rørøya 25. september 1810 og 5. november 1810

Auksjon over Nordlandsjekta *Hinricha Kirstina* på Sula, 8. desember 1812

Auksjon over *Catharina Knudtzon* på Hopsjø, 1. mai 1820

5B/L0001 Auksjonsdokumenter 1757-1801

Auksjonsplakat over *Hazan*, av Lauritz Kaasbøll, Fjeldvær 3. mars 1797

A-1868 Nordmøre fogderi

Da/L0102 Brev 1749-1761

Brev til Nicolai Lohman fra Niels Krog Collin 3. april 1761

A-1869 Fosen fogderi

Fbh/L0480 Vrak- og hittegoods vedrørende 1741-1806

Bergingsforretningen etter *St. Johannes* av Johan Ruberg på Sula, 4. desember 1741 til 3. mars 1742

Bergingsforretningen etter *Jomfru Anna Louise* av Johan Ruberg på Titran, 21. oktober til 9. november 1748

Bergingsforretning etter *Anna og Sara* av Johan Ruberg på Sula, 9-26. januar 1749

Brev til fogden Johan Ruberg fra Rasmus Parelus, Hopsjøen 18. desember 1749

Brev til stiftamtmand Fredrik Rantzow fra fogden Johan Ruberg, Eide 23. desember 1749

Brev til stiftamtmand Fredrik Rantzow fra fogden Johan Ruberg, Eide 5. januar 1749

Brev til stiftamtmand Fredrik Rantzow fra Foppe Gerrits, Trondheim 12. januar 1750

Brev til fogden Johan Ruberg fra Hans Hagerup, Trondheim 10. mars 1750

Forretning over bergingslønn av fogden Johan Ruberg, Vallersund 5. juni 1750

Tillegg til bergingsforretningen etter *Anna og Sara*, 23. juni 1750

Regning av Henrik Dons, Rørøya 10. juli 1761

Brev til fogden Johan Ruberg fra Henrik Dons, Rørøya 27. oktober 1760

Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Henrik Bull på Rørøya, 3-15. november 1760

Bergingsforretningen etter *Jedinorog* av Johan Ruberg 11. juli 1761

Auksjon over *Jedinorog* på Rørøya 12. november 1760 og 26-27. august 1761

Brev til fogden Johan Ruberg fra kaptein Cornelius Kloockau og Jens Christian Juel, Mausund 8. november 1763

Brev fra Otto Beyer til fogden Johan Ruberg, Trondheim 9. november 1763

Bergingsforretningen etter *Aurora* av Johan Ruberg på Mausund, 2-14. november 1763

Bergingsforretning etter *Neptunus* av Hendrich Helkan i Vikan, 15. desember 1766 til 3. januar 1767

Beregning over rug fra *Neptunus* solgt av skipper Friderich Wiibause i 1767

Brev til fogden Johan Ruberg fra Jørgen Kielsen, Inntian 7. april 1769

Bergingsforretning ved funn av vrakgods etter *Jomfru Maria*, av Johan Ruberg Tosøya 13-16. juli 1769

Brev til stiftet 22. januar 1795

Bergingsforretning etter *Zee Star* av Christian Kierkgaard, Froan 4-8. januar 1802

Utgifter etter *Zee Star* av Henrik Borthen, Froan 8. januar 1802

Omkostninger etter *Zee Star*, 10. februar 1802

Bergingsforretningen etter *Restitutionen* av Christian Kierkgaard i Froan, 25-30. mars 1802

Regning av Henrik Borthen etter *Restitutionen*, Froan 30. mars 1802

Bergingsforretning etter *De 2de Søstre* av Johannes Rasmussen på Sula, 3. april til 5. juni 1802

Opptegnelse over bergere etter *De 2de Søstre*, Henrik Borthen, Sula 5. juni 1802

Innsigelse på opptegnelsen over bergere etter *De 2de Søstre*, av Johan Friderich Roshauw på Sula, 5. juni 1802

Fogden Johannes Rasmussens svar på innsigelse over bergingsutgifter etter *De 2de Søstre*, 1802

Bergingsforretning etter *Mercurius* av Johannes Rasmussen på Sula, 11. oktober 1802

Brev fra Christen Olsen Dille til fogden Johannes Rasmussen 1802

Bergingsforretningen etter *Neutral* av Johannes Rasmussen, Hoøen 10. mars til 30. april 1806

Fbh/L0481 Vrak- og hittegods vedrørende 1810

Attest av sogneprest Tobias Brodtkorb, Dolmøy prestegård 10. oktober 1816

Ekstrarett etter *Die Frau Magdalena* på Hopsjø 27. desember 1810 til 19. november 1816

Forsvarsskrift av lensmann Jens Jensen, Fjeldvæhr 18. november 1816

Bergingsforretning etter *Die Frau Magdalena* av Christen Gramm, Sula 15. november til 4. desember 1809

Fbh/L0482 Vrak- og hittegods vedrørende, L0482 1790-1817

Brev til fogden Christian Lind, Trondheim 23. mars 1790

Brev til fogden Christian Lind fra Detlev Freuchen, Kristiansund 13. mai 1790

Brev fra H. Borthen til fogden Christen Gram, Froan 14. april 1810

Vrakgods 1809-1811, Brev til fogden Christen Gram fra lensmann Jens Jensen, Stadsvika 23. oktober 1811

Bergingsforretning etter *De Trende Brødre* av Christen Gramm på Sula, 30. april til 12. mai 1813

Regning over bergingsarbeidet etter *De Trende Brødre* av Johan Peter Koch, Sula 5. mai 1813

Auksjon over en engelsk hvalfangst-slupp og en skipsbåt av eik på Sula, 19. oktober 1813

Bergingsforretningen etter *Haugina* av lensmann Jens Jensen, Sula 30. desember 1814 til 11. januar 1815

Spesiell beregning over bergere etter funn av et ukjent vrak, Jens Jensen, Rottingen 24. april 1815

Brev til fogden Ole Bye fra lensmann Jens Jensen, Stadsvika 28. april 1815

Brev fra Henrik Borthen, Froan 19. mars 1816

Bergingsforretning etter *Fortuna* av Ole Bye på Sula, 5. januar til 14. mai 1816

Regning over bergingsutgifter etter *Fortuna* av Jens Jensen, Stadsvika 8. mai 1816

Spesiell regning av Johan Peter Koch, Sula 15. mai 1816

Auksjon over *Maria Thiel* på Froan, 27. mai 1816

Regning over utgifter av Johan Jørgen Borthen, Froan 28. mai 1816

Brev fra lensmann Jens Jensen til fogden Ole Bye, Stadsvika 8. desember 1816

Bergingsforretningen etter *The Hope* av Iver Hagen, Sula 16-19. desember 1816

Brev fra fogden Ole Bye til stiftamtman Fredrik Trampe, 31. januar 1817

Brev fra stiftamtman Fredrik Trampe til fogden Ole Bye, Trondheim 4. februar 1817

Omkostninger over bergingslønn, vakthold og båter etter *The Hope*, av Johan Peter Koch, Sula 16. mai 1817

Brev til Robert Lundin fra fogden Ole Bye 2. desember 1817

Bergingsforretning etter *Rebecca* av Rasmus Bye i Froan, 3-16. desember 1817

Brev til fogden Ole Bye fra tollkammeret i Trondheim, 12. mars 1818

Fbh/L0483 Vrak- og hittegoods vedrørende 1818-1839

Bergingsforretning etter *Catharina Knudtzon* av Rasmus Bye, Skarsvågen 16. februar til 17. april 1820

A-5639 Trondheim stiftsoverrett

1AC/L0003 Justis- og domprotokoller 22.09.1817-22.05.1822

Dom i saken «Procurator Iversen, mod Johan Erlandsen Mausund m: F:» 22. april 1818

1Cy/L0001 Register til domprotokoller 1797-1825

Justis- og domprotokoll over saker: Nr. 31-1818, 22/4

PA-0280 Hoë, Herman & Co

30 Skipspapirer, L0091/0003 Handel, kaptein Ole Chr. Mølback, havari 1809, Vrau Magdalena, kaptein Hinrich Rothfortz, havari ved Hitra 1809

Litteratur

- Aanensen, Hans Olaf, Ingrid Ytterdal og Sigrid E. Nilsen, *Flosta Kirke: Af Wrag Min Opkomst er Af Søe-Folk Meest Opholdet*. Flosta 2003
- Abrahamsen, Olav Arild: *Farsund bys historie: En by blir til – Fra stedets oppkomst til 1850, bind 1*. Farsund 1997
- Aubert, Otto, B. A.: *Norsk Lovsamling for Folk paa Landet: indeholdende Love, Forordninger, rescripter, Departements-Skrivelser m.m. indtil Aaret 1875*. Christiania 1875
- Bakkevig, Erik: *Skipsforlis rundt Jæren: fra Åna Sira til Skudefjorden*. Haugesund 2008
- Bakkevig, Erik: *Skipsforlis utenfor Aust-Agder og Telemark: Fra Langesund til Ulvøy*. Haugesund 2013
- Bang, Peder Schvane, Johan G. Foss og Svein Bertil Sæther (red.): *Beskrivelse over Hitterens Præstegield (1780)*. Trondheim 1984
- Barman, Ole Olsen: *Gamle Minder: herfra og derfra om, hvorledes Gud leder Mennesket – 14 Aar paa Hitteren*. Kristiansund 1908
- Berg, Gudmund Frode: *Smøla bygdebok bind III: utviklinga på Smøla gjennom to hundre år 1665-1865 – Gards- og ættesoge for Sandvær – Tranøy*. Smøla 1989
- Bergersen, Olav: *Styrmannskunst i 1700-årene*, særtrykk av Norsk Sjøfartsmuseums årbok 1929
- Berggreen, Brit: *Da kulturen kom til Norge*. Oslo 1989
- Bloksgaard, Anders: *Dansk strandingshistorie: Den enes død – den andens brød: En definition og analyse af dansk strandingshistorie ca. 1800-2000*, magisteravhandling i historie ved Københavns Universitet. 2003
- Beaudouin, Audrey: *Land, Sea and Communities in 18th-century Shetland Islands*, avhandling i historie ved Université Rennes 2 og NTNU. 2016
- Brandt, Fr.: *Tingretten fremstillet efter den norske Lovgivning*. Kristiania 1867
- Brandtzæg, Siv Gøril: *Skillingsvisene i Norge 1550-1950: Historien om et forsømt forskningsfelt*, i *EDDA*, årgang 105, nr. 2. 2018
- Brox, Arthur: *Berg og Torsken bygdebok bind 1: Gardshistoria*. Tromsø 1959
- Brækhus, Sjur: *Bergning: Forelesninger over sjørett del 7*. Oslo 1968
- Buck, O. E., K. Arntzen og E. Møinichen, *Departements-tidende for 1832*, Vol 4. Christiania 1832

- Burke, Peter: *Popular Culture in Early Modern Europe*, 3. utgave. Surrey 2009
- Cabantous, Alain: *Les côtes barbares: Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France 1680-1830*. Paris 1993
- Christensen, Christian Tarbensen: *De nærer sig af vrag...: Blant strandfogeder, bjergere og redningsmænd imellem Nymindegab og Thorsminde*, Foreningen Danmarks Folkeminders skrifter bind 87. København 1995
- Dannevig, Hartvig W. og Gunnar Knutsen Asdal: *Slaveskipet Fredensborg*. Oslo 1978
- Dannevig, Hartvig W.: *Siste havn: skipsforlis langs Sørlandskysten*. Spangereid 1983
- Dodd, Dorothy: The Wrecking Business on the Florida Reef 1822-1860, i *The Florida Historical Quarterly*, Vol. 22, Nr. 4. St. Augustine 1944
- Duncan, Brad Gregory: *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
- Dønheim, Kjell: *Kristiansund på de 7 hav: Kristiansunds sjøfartshistorie 1520-1920*. Kristiansund 2011
- Døssland, Atle: *Med lengt mot havet: Fylkeshistorie for Møre og Romsdal I: 1671-1835*. Oslo 1990
- Eckstorm, Andreas: *A. Eckstorms sandfærdige Fortællinger og Hændelser (En Bagatelle af vore Dage)*. Christiania 1792
- Eliassen, Finn-Einar: *Mandal bys historie bind 1: den førindustrielle byen ca. 1500-1850*. Mandal 1995
- Ellefsen, Einar S.: *Runde-skatten*. Oslo 1974
- Everard, Judith A.: *Brittany and the Angevins: Province and Empire 1158-1203*. Cambridge 2000
- Faksvåg, Håkon: Russeren som forliste i Kvenværet, i *Årbok for Fosen 1973*. Svorkmo 1973
- Foss, Johan G.: Norsk sjøfart på 1500-tallet, i Brit Berggreen, Arne Emil Christensen og Bård Kolltveit (red.), *Norsk sjøfart bind 1*. Oslo 1989
- Foss, Johan G.: *Gamle Frøya-bilder bind II*. Trondheim 1995
- Foss, Johan G.: *Gamle Frøya-bilder bind I*, 2. utgave. Trondheim 1996
- Fugelsøy, Maurits: *Frøyaboka bind I*. Trondheim 1955
- Fugelsøy, Maurits: *Hitra: øya og folket bind I*. Trondheim 1958

- Fugelsøy, Maurits: *Frøyaboka 2*. Trondheim 1963
- Fulsås, Narve: *Havet, døden og været: Kulturell modernisering i Kyst-Noreg 1850-1950*. Oslo 2003
- Furre, Johs: *Gjennom brått og brann: skipsforlis ved Leka 1701-1944*. Espå 1992
- Fyllingsnes, Frode: *Furet værbit over vannet: fra reformasjonen til 1800*. Karmøy 2004
- Gennep, Arnold van: *Rites de passage. Overgangsriter* (oversatt av Erik Ringen). Oslo 1999
- Gjerding, A., og O. L. Boye, *Fremstilling af Læren om Havarie og Søassurance efter de bedste nyeste Kildeskrifter*. Stavanger 1857
- Grandjean, Louis E.: *Skibbruddets Saga*, Sjøhistoriske skrifter I. København 1947
- Grude, Egil Harald: Havaritrafikken på 1700-tallet – den lite kjente maritime næringa, i *Heimen* årg. 56, nr. 3. 2019
- Grøttland, Kristine Lind: *Daglig brød og daglig dont: fra nord-norsk husstell og hjemmeliv*. Oslo 1962
- Haaland, Anders og Årstein Svihus: Kyst- og havlandet; Kyst-Norge i et historisk perspektiv, i *Fortellinger om kyst-Norge*. Oslo 2009
- Haarstad, Kjell (red.): *Selbu i fortid og nåtid, bind 1*. Trondheim 1972
- Hay, Douglas, Peter Linebaugh, John G. Rule, E.P. Thompson og Cal Winslow, *Albion's Fatal Tree: Crime and Society in Eighteenth-Century England*. London 2011
- Hermanstad, Sarah Dahle: *Forliset av Enhjørningen; plyndring eller berging?*, masteroppgave i historie ved NTNU. våren 2012
- Heyerdahl, Thor: Den maritime tenkemåten og det globale perspektiv, i Brit Berggreen, Arne Emil Christensen og Bård Kolltveit (red.), *Norsk sjøfart bind 1*. Oslo 1989
- Hobsbawm, Eric: *Bandits*. London 2001
- Holberg, Ludvig: *Peder Paars*. Oslo 1926
- Holm, Poul: *Kystfolk; Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914*. Esbjerg 1991
- Ibsen, Henrik: *Et dukkehjem: skuespil i tre akter*. København 1879
- Ingold, Tim: The Temporality of the Landscape, i *World Archaeology* vol. 25 nr.2. 1993
- Jasinski, Marek. E.: Enhjørningen; om et dramatisk forlis med maritimarkæologisk etterspill, nr. 2 i skriftserien *Spor*. Trondheim 1994

- Johannesen, Wm.: Fra gamle dager på Nordmøre, i *Årsskrift for Nordmøre historielag, 1958*. Kristiansund 1959
- Johansson, Ella: Skogslöpare og vedbodsstökare, i Ingar Kaldal, Ella Johansson, Bo Fritzboeger og Hanna Snellman (red.), *Skogsliv: kulturella processer i nordiska skogsbygder*. Lund 2000
- Kaldal, Ingar: *Alltagsgeschichte og mikrohistorie*. Trondheim 1994
- Kaldal, Ingar: Arbejdets kulturer – hvordan studere dem?, i *Arbejderhistorie* nr. 4. 1995
- Kaukiainen, Yrjö: Wreck-plundering by East Finnish Coastal People – Criminal Tradition or Popular Culture? i *Northern Seas*. 1999
- Kjelland, Arnfinn: Mikrohistorie: «gammal og sur vin i nymåla krukker» - eller ei teoretisk nyorientering i historiefaget?, i *Notat* nr. 4. 2009
- Kjelland, Arnfinn, Norsk lokalhistorie og «nyare» mikrohistorie, i *Heimen* bind 46 hefte 3. 2009
- Kjelland, Arnfinn, Harald Johannes Krøvel, Ola Teige og Chalak kaveh (red.), *Mikrohistorie*. Trondheim 2020
- Klaveness, Wilhelm: Sjøforsikringens historie, i *Den norske sjøfarts historie: fra de ældste tider til vore dage, bind 3:2*. Oslo 1929
- Klepp, Asbjørn: Hva er kystkultur? i Arnljot Løset og Per Sæther (red.), *Kystkultur; Særpreg og mangfald*. Volda 1992
- Kolle, Nils: Norskekysten – en naturens gave i Alf Ragnar Nielssen (red.), *Norges fiskeri- og kysthistorie bind I: Fangstmenn, fiskerbønder og værfolk*. Bergen 2014
- Koren, Elisabeth S. og Frode Kvalø (red.), *Hundre år over og under vann: Kapitler om maritim historie og arkeologi i anledning Norsk Maritimt Museums hundreårsjubileum*. Oslo 2014
- Langfeldt, Jan. G.: *Skipsforlis og – havarier gjennom 500 år i Søgne Skjærgård*. Kristiansand 2015
- Lian, Oddleif: *Skriftlige kilder og skipsforlis*, FOK-programmets skriftserie nr. 8. Oslo 1993
- Lian, Oddleif: Forlis på Lista i 1750, i *Arkivmagasinet* nr. 3. Tangen 2007
- Key West and Salvage in 1850, i *The Florida Historical Society Quarterly*, vol. 8, nr. 1. St. Augustine 1929
- Knoph, Ragnar: *Norsk sjørett*. Oslo 1931
- Kolle, Nils, Alf Ragnar Nielssen, Atle Døssland og Pål Christensen: *Fish, Coast and Communities: A History of Norway*. Bergen 2017

- Kraft, Jens: *Topographisk-Statistisk Beskrivelse over Kongeriget Norge af Jens Kraft: Femte Deel – Det nordenfjeldske Norge*. Christiania 1832
- Lust, Kersti: Wrecking Peasants and Salvaging Landlords – Or Vice Versa? Wrecking in the Russian Baltic Provinces of Estland and Livland, 1780-1870, i *International Review of Social History*, nr. 62. 2017
- Lüdtke, Alf (red.): *The history of Everyday life: reconstructing historical experiences and ways of life*. Princeton 1995a
- Lüdtke, Alf: What happened to the “Fiery red glow”? workers’ experiences and German fascism, i Alf Lüdtke (red.), *The history of Everyday life: reconstructing historical experiences and ways of life*. Princeton 1995b
- Løseth, Arnljot: Vekst, liberalisering og tilrettelegging i Atle Døssland (red.), *Norges fiskeri- og kysthistorie bind II: Ekspansjon i eksportfiskeria 1720-1880*. Bergen 2014
- Løseth, Arnljot: «vil forblive Norges viktigste Guldgrube», i Atle Døssland (red.), *Norges fiskeri- og kysthistorie bind II: Ekspansjon i eksportfiskeria 1720-1880*. Bergen 2014
- Mack, John: *The sea: a cultural history*. London 2011
- Malling, Ove: *Store og gode Handlinger af Danske, Norske og Holstenere*. København 1794
- Malling, Ove, og Fr. Winkel Horn: *Store og gode Handlinger af Danske, Norske og Holstenere*, 7. utgave. København 1885
- Molaug, Svein: *Vår gamle kystkultur bind II*. Oslo 1985
- Montaigne, Michel de: *Essays: Første bok*. Oslo 2009
- Mykland, Knut: *Trondheims historie 997-1997 bind 3: Fra Søgaden til Strandgaten 1807-1880*. Oslo 1996
- Næss, Inga Elisabeth: *Øylandet: dagligliv på Helgelandskysten*. Stamsund 2013
- Opstad, Kristian: *Vår gamle kystkultur på Møre bind II*. Elnesvågen 1986
- Oterhals, Leo: *Stormhav: uvær over utvær*. Lagunen 1998
- Pearce, Cathryn Jean: *So Barbarous a Practice; Cornish wrecking ca. 1700-1860, and its survival as popular myth*, doktorgradsavhandling i historie ved University of Greenwich. 2007
- Querini, Pietro (oversatt av Marie Aalen): *Querinis beretning*. Røst 2012
- Robberstad, Knut: *Gulatingslovi*. Oslo 1937
- Robberstad, Knut: *Retts saga I*. Oslo 1976

- Rognmo, Tor: *Vrakjakt på norskekysten; Fra Lindesnes fyr til Ballastskjærene*. Kristiansand 1985
- Rognmo, Tor: *Vrakjakt på norskekysten; Fra Steinodden til Lindesnes*. Kristiansand 1985
- Rule, John G.: Social Crime in the Rural South in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries, i John G. Rule og Roger Wells, *Crime Protest and Popular Politics in Southern England, 1740-1850*. London 1997
- Rønning, Bjørn R.: *Akerendam: historien om Rundeskatten*. Oslo 1979
- Samuel, Raphael og Paul Thompson (red.), *The myths we live by*. London/New York 1990
- Samuel, Raphael: *Theatres of memory: past and present in contemporary culture*. London 2012
- Sars, Michael: *Gismerø verft gjennom 200 år*, hovedoppgave i historie ved Universitetet i Oslo. 1946
- Schama, Simon: *Landscape and Memory*. London 1995
- Schou, Jacob Henric: *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve samt andre trykte Anordninger som fra aar 1670 af ere udkomne : tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu giældende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge : forsynet med et alphabetisk Register. 5 : Som indeholder K. Christian VII Frr. fra 1766 til 1774*. København 1795a
- Schou, Jacob Henric: *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve samt andre trykte Anordninger som fra aar 1670 af ere udkomne : tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu giældende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge : forsynet med et alphabetisk Register. 10 : Som indeholder K. Christian VII Frr. fra 1789 til 1792*. København 1795b
- Schou, Jacob Henric: *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve, som fra Aar 1670 til 1775 Aars Udgang ere udkomne, tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu giældende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge : forsynet med et alphabetisk Register. 15 : Som indeholder K. Frederik VI Frr. fra 1808 til 1811*. København 1812
- Schou, Jacob Henric: *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve, som fra Aar 1670 til 1775 Aars Udgang ere udkomne, tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu giældende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge : forsynet med et alphabetisk Register. D. 16 : Som indeholder K. Frederik VI Frr. for 1812 og 1813*. København 1814
- Schulze, Hans. H.: *Fra Lofoten og Solør*. Kristiania 1865
- Shields, Rob: *Places on the margin: alternative geographies of modernity*. London 1991

- Sollied, Peter Ravn: Bidrag til Tangaskebrændingens historie I, i *Norsk Fiskeritidende*. Bergen 1900
- Solum, Gunnar: *Eventyrkysten; Fra Rørvik til Træna*. Namsos 1993
- Sprauten, Knut: Norsk sjøfart 1700-1814, Brit Berggreen, Arne Emil Christensen og Bård Kolltveit (red.), *Norsk sjøfart bind I*. Oslo 1989
- Steenstrup, Johannes: Nogle uhjemlede Beskyldninger mod Jyderne, i *Jyske samlinger*, bind 4, rekke 6. Aarhus 1928
- Stenner, Paul: *Theorising liminality between art and life: The liminal sources of cultural experience*. Keynote-paper ved Aalborg Universitet. 26. august 2019
- Sundt, Eilert: *Husfliden i Norge: til Arbeidets Ære og Arbeidsomhedens Pris*. Kristiania 1867
- Sæther, Svein Bertil: Tida rundt 1814 – Her hos oss, i *Skarvsetta*. Hitra 2014
- Søreide, Fredrik og Marek E. Jasinski: *The Unicorn Wreck, central Norway: underwater archaeological investigations of an 18th-century Russian pink, using remotely-controlled equipment*. London 1998
- Taranger, Absalon (oversettelse): *Magnus Lagabøters landslov*. Oslo 1970
- Thompson, Carl (red.): *Shipwreck in Art and Literature; Images and Interpretations from Antiquity to the Present Day*. New York 2014
- Thompson, Edward Palmer: The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century, i *Past & Present*, nr. 50. Oxford 1971
- Thorbjørnsen, Kristian: Bjergning, i Jacob S. Worm-Müller (red.) *Den norske sjøfarts historie: fra de ældste tider til vore dage bind 3:2*. Oslo 1929
- Thorbjørnsen, Kristian: *Av bjergningsvesenets historie 1: Fra oldtid til nutid*. Bergen 1941
- Thorbjørnsen, Kristian: *Av bjergningsvesenets historie, bind 3A: Norsk Bjergningskompagni A.S 1912-1938*. Bergen 1946
- Thorbjørnsen, Kristian: *No cure – no pay: og andre hovedemner i bjergningsretten*. Oslo 1951
- Torvanger, Magnus Helge (red.): *Havet tok: 113 forlis og skipsulukker i Sogn og Fjordane*. Førde 2017
- Varmer, Jette: *Hallands Väderö: Naturfortællinger i øjenhøjde*. København 2018
- Vestheim, Geir: *Bibliotek som sosialt felt*, ØF-Notat nr. 18/93. Lillehammer 1993
- Vindheim, Jan. B.: Reperbaner i Trondheim 1637-1925, i *Trondhjemske Samlinger*. Trondheim 2000

Visted, Kristofer: *Vor gamle bondekultur*. Oslo 1908

Welhaven, Johan Sebastian: *Udvalgte Digte*. Kristiania 1896

Vedlegg I: Forlis og skipsvrak ved Hitra og Frøya 1705-1820

1716 – russisk skip – Mausund

1716 – Jomfru Maria – Mausund

1730 – hollandsk hvalfangstskute – Trettskjæret, Froan

1732 – Qvarina Catharina – Uttian

1741 – St. Johannes – Daudmannskjæret, Sula

1748 – Jomfru Anna Louise – Titran

1749 – Anna og Sara – Sula

1760 – Jedinorog – Sæbuøya

1763 – Aurora – Austre Skarvflesa

1766 – Neptunus – Vågøya

1768 – Jomfru Maria – Ona, Romsdalen (talg og tjære funnet på Hitra)

1790 – Catrina – Veiholmen, Smøla (tjære funnet på Titran og Håviken)

1795 – ukjent skipsvrak – Titran

1795 – Fanny – Kvisten

1795 – Justitia – Sula

1795 – sjalupp/slupp – Sula

1796 – Hazan – Sula

1797 – Wachsomheit – Rørøya

1801 – The Hope – Bustvika

1801 – Zee Star – Froan

1802 – De 2de Søstre – Sula/Froan

1802 – Mercurius – Humlingsværet

1802 – Restitutionen – Brattholmen, Froan

1806 – Haabet – Sauøya, Froan

1806 – Neutral – Sula

1806 – Venus – Rørøya

1808 – Løberen – Sauøya, Froan

1808 – to mindre skipsvrak – Sula

1808-1811 – Diverse vrakgods (ikke tilknyttet konkrete forlis)

1809 – Die Frau Magdalena – Skarvflesa

1810 – Die Frau Elisabeth – Kvenvær

- 1811 – galeas – Sula
- 1811 – svensk brigg – Froan
- 1812 – Henricha Kirstina – Sula (plyndret, ikke forlist)*
- 1813 – en engelsk, grønlandsk hvalfiskslupp og en skipsbåt – Sula
- 1813 – De Trende Brødre – Gåsøya
- 1814 – Haugina – Otterholmen
- 1815 – ukjent skipsvrak – Austre Skarvflesa (senere drevet til Andsteenen)
- 1816 – Fortuna – Sula
- 1816 – The Hope – Vestre Skarvflesa
- 1816 – Maria Thiel – Horsøyan, Froan
- 1816 – ukjent skipsvrak – Mausund
- 1817 – ukjent skipsvrak – Skarvflesa
- 1817 – Rebecca – Vassøya, Froan
- 1820 – Catharina Knudtzon – Skardsvågen, Hopsjø

NB: Blå skrift indikerer funn av vrakgods eller skip som ikke er knyttet til et konkret forlis ved Hitra og Frøya. Forlis ved Froan, Rørøya, Sula eller Mausund indikerer at forliset skjedde i nærheten av disse kjøpstedene/fiskeværerne, og da som regel innen en radius av 1-2 sjømil. Enkelte av forlisene/grunnstøtingene kan ha skjedd på ett sted, mens vraket ble funnet et annet sted.

Vedlegg II: Kart over forlis ved Hitra og Frøya 1705-1820



Kart XV: Kart over forlis ved Hitra og Frøya 1705-1820. © Kartverket

Vedlegg III: Visen om Ingermanland

En sørgelig vise

om

Linieskibet Ingermannland,

der forliste ved Oxø, hvorved 410 Mennesker omkom.

-

Tone: Hr. Sinklar drog over salten Hav.

Vildt bruser Stormen, og Bølger slaar Alt over de vildene Banker,
Og ingen Stjerne paa Himmelen staar, Mens Skyer for vinden vanker.

2. De mørke Klipper alt stande i Rad, Som truende Kjæmper at skue,
Og hæver sig over det dybe Hav Mod Himmelens hvælvede Bue.

3. Paa Vesterkysten af Norges Land. Der er Saa farlige Vande,
Det maatte saamangen befaret Mand I storm og Uveir sande.

4. Et Linieskib fra Archangel for Med tusinde Mand omborde,
Til Kronstadt det gjennem Havet gaar, Skjøn Fart det i Førstningen gjorde.

5. Men da det vendte ved Lindesnæs, Det farlige Storme mødte,
Det kjæmped længe med voldsom Blæst, Alt til paa Grunde det stødte.

6. Dybt under Vandet de blinde Skjær Med skarpe Spidse sig dølger.
En Planke knustes, og aabnet er En Plads for de mægtige Bølger.

7. De styrte sig ind i Rummet fort Og søge blant Folket sit Bytte,
Mens Natten hvælver sig kold og sort, Og intet de Arme beskytte.

8. Forgjæves de søgte fra Rummet ud, Hvor hurtig dem Bølgerne finde
Og sluge dem Alle; nu hjælpe dem Gud, Tre hundrede ere derinde.

9. De Øvrige flygted' paa Dækket op, Men Vandet efter fosser,
Og knækket ligger hver Mastetop, Og brækt er Toug og Trosser.

10. Nu fyre de hurtig Skud paa Skud Til Tegn, at de ere i Nøden
Og bede med Taarer og Suk til Gud: O frels os! o frels os fra Døden.

11. Men Ræer og Mastre er falden om Af Stormen, som Roret brukket,
Derunder en Hob af Mennersker, som Ihjel ere slagne paa Dækket.

12. Forgjæves er Skud, og forgjæves er Bøn, Men Vandet stiger Alt mere,
Kanonerne maa de kaste i Sjø'n, Thi Skibet at synke er nære.

13. Paa Dampskibet Nordkap i Christianssand Man hører de Nødskud larme,
Og skjøndt det er mørkt, gaar det ud fra Land For om muligt at redde de Arme.

14. Men Stormen raser, og Natten er mørk, Man søger paa Havet iblinde,
Dets Rum er en vid og taagefuld Ørk, Hvor intet Liv er at finde.

15. Tilbage vendte da Nordkap snart, Stor Sorrig var der omborde,
Fordi uden Held de en saadan Fart til Menneskers Redning gjorde.

16. Imidlertid paa det russiske Vrag Man udsætter trende Baade,
Hvori Officererne gange imag, Men mange til liden Vaade

17. Det ene Fartøi til Mandal kom, Kapteinen sig redded' paa dette,
Det andet sank under Stormen, som Med Lig vilde Bølgerne mætte.

18. Et Skib blev udsendt at opsøge dem, Som endnu vare ilive,
Men ei til Vraget de naaede frem, Hvor alle vare i Fare.

19. Men i en Baad, der paa Vandet flød, Halvandet Hundrede vented'
Forfresne alle den visse Død, De bleve til Skibet hentet.

20. Den anden Morgen gik Nordkap ud Med Constitution i Følge,
At prøve om den almægtige Gud Dem vilde Vraget fordølge.

21. Og alt som de seiled', de fik at se Det Skib, som nu næsten begravet

Af Skum og Bølger laa sjunket ned Med Agterstavnen i Havet.

22. Hver levende Sjel, som var igien, Stod sammenstuvet i Stavnen
Og ventede' aldrig at komme hen Med Liv og Helbred i Havnen.

23. Det var et sørgeligt Syn at se Matroserne frosne og blege,
Dels sjunkne bedendened paa Knæ, Dels om paa Dækket sig snege.

24. Hundred og femti vare ombord, Og reddede alle bleve,
Vi kunne ikke beskrive med Ord De Rededes Fryd og Glæde.

25. Men af de tusinde raske Mænd Fire hundrede vare døde,
Ved slig Ulykke hver Menneskeven Vel dybt i Hjertet maa bløde:

26. Dog vil vi takke den gode Gud, Som lod de Øvrige leve,
Vi kjende ikke hans vise Bud, Men for hans Vælde vi bæve.

27. Det var sivr Glæde at se derpaa, Da de Skilte hinanden mødte.
Da Manden atter sin Hustru saa, Og Vennen paa Vennen stødte.

28. Gud skjænke de Døde en salig Fred Og trøste de Reddede alle!
Hans Almagt er stor, Og ingen ved, Naar Gud ham til sig vil kalde.

29: Saa let han kaster det største om, Vi Mennesker ere saa svage,
Og bøie maa vi os vel for ham, Som tæller vor' Levedage.

30. Nys laa pa Bølgen saa stolt og ny Den Bygning, nu er den begravet,
Stag, Toug og Blokker er ført til By, Men Skroget er sjunket i Havet.

31. Ved Toldbodbryggen man end kan se Det bjergede Gods – det Mærke
Paa al vor Svaghed, thi bøier Knæ For Gud, den eneste Stærke.

-

Trondhjem. Trykt i Johan L. Sundts Bogtrykkeri.

ISBN 978-82-326-6726-0 (trykt utg.)
ISBN 978-82-326-6574-7 (elektr. utg.)
ISSN 1503-8181 (trykt utg.)
ISSN 2703-8084 (online ver.)