

1942 Arthur

Skriver du Arthur med eller uten h, vil muligens dine assosiasjoner gå til det enkle mansnavn Artur, verken mer eller mindre, selv om også enkelte norske familier skriver det med h. Men for mange, vil trolig tankene gå til den britiske sagnkongen, kjent som *Kong Arthur og ridderne av det runde bord*. Den historiske Arthur var en walisisk hærfører som kjempet mot sakserne på 500-tallet, omtalt av Nennius i *Historia Brittonum*. Geoffrey of Monmouth brukte dette verket og gjorde sagnet kjent. Sagnet gjorde Arthur til konge, og det samlet seg et stort episk stoff om hans navn. I hans hjemland Wales fikk Arthur-legenden en sentral plass i nasjonal diktning (Mabinogion). Sagnene ble overført til Bretagne, derfra kom de på 1100-tallet gjennom franske Marie de France, Robert Wace og Chrestien de Troyes inn i alminnelig europeisk litteratur, kalt *Le Cycle Breton*. Arthur er i sagnene en av de "ni edle konger", sidestilt med Aleksander og Karl den store.

Arthur gir for mange også assosiasjoner til Steven Gordons prisbelønnede amerikansk romantisk komediefilm fra 1981, med Dudley Moore, Liza Minnelli og John Gielgud i hovedrollene. Sistnevnte fikk Oscar for beste birolle. Filmen fikk også Oscar for beste sang/melodi: "*Best that you can do*", komponert av Burt Bacharach. Sangen er kjent som Arthur's Theme, fremført av Christopher Cross. Filmen vant i 1982 fire Golden Globe. *Arthur* er en av de mest sette filmer gjennom tidene og regnes i dag som en klassiker. *Arthur* var den mest sette filmen i Norge i 1982.

Men i dette kapittelet skal vi til en annen Arthur, nemlig skøyta til den sagnomsuste Shetlands-Larsen i 1942. Han brukte den i forbindelse med en maritime sabotasjeaksjon mot Tirpitz, mislykket så dann. Se *Stjørdalens krønike*, bind 6, side 52. Planen var å medbringe to miniubåter, som skulle festes til "Arthur" under skuta. Ute i Trondheimsfjorden skulle de frigjøres, og trenede marinejegere skulle bemanne miniubåtene som en slags levende torpedo. Men slik skulle det ikke gå. De ble utsatt for sterke naturkrefter midt mellom Rauberget og Åsenfjorden. Miniubåtene slet seg i stormen. Alternativ plan ble iverksatt. Utenfor Brevika på Frosta ville de senke skuta og gå i land. Men før det ble gjort tok en av engelskmennene på seg dykkerdrakten og lot seg falle over bord. Shetlands-Larsen ville nemlig vite hva som var "grunnen" til at ubåtene slet seg, da det ville ha betydning for mulige senere ekspedisjoner, og han ville heller ikke gå glipp av den fordel den lå i å ha britiske vitner. Han kunne nemlig ikke tro at han selv hadde gjort for dårlig jobb med festeanordningene. Og helt rett. Det var boltene i krigshodet som ikke hadde tålt påkjenningen; de hadde knekt av, og "øynene" hang igjen i stålwirene. Festet som Larsen laget i kjølen hadde holdt. Karene gikk i land. Larsen førte skuta et stykke utpå. Så ble bunnventilene åpnet. Datoen var fredag 30. oktober 1942. De fleste har derfor i ettertid trodd at Arthur ligger på fjordbunnen utenfor Frosta, og slått seg til ro med det, inklusivt undertegnede som skrev det i min bok nr. 6. Men slik er det kanskje ikke.



Shetlands-Larsen

Alf Moksnes, født på Frosta - er en av disse verdifulle historieinteresserte, som bokstavelig talt vil til bunns i saken. Han har gjort en rekke undersøkelser, og er min kilde til disse linjer, hvis hensikt kun er å anspre til videre *research*.

Snorre Hopmo, selv båtbygger og den gang 12 år gammel, har fortalt at Bjarne Fjæran og Jon Alstadvold drev linefiske i området og oppdaget at mastene stakk opp av sjøen. Dette var trolig dagen etter at Shetlandsgjengen hadde forlatt skøyta. Forsøket på å senke "Arthur" hadde altså mislykkes. Skøyta hadde drevet med vind og strøm fra en posisjon utenfor Orsandbukta og på skrå så vidt forbi Brattvikneset, hvor den strandet. Ola Stene, som var odelsgutt på Orsand og 15 år i 1942 trakk lett båten fra "Arthur" lenger opp i fjæra. Øyenvitner på Frosta har fortalt at skøyta drev inn på grunt vann med mastetoppen stikkende

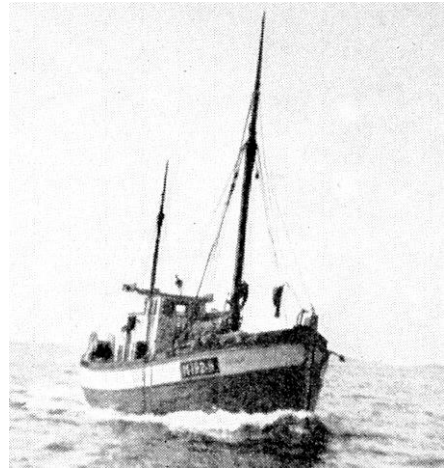


opp av sjøen ved lavvann. Arthur ble dermed oppdaget, med den følge at tyskerne fikk hevet båten og ført den bort. Dette var Snorre Hopmo vitne til. Han stod nemlig noen dager senere, i lag med bror sin, Jarle - og deres far Jens, inne i fjæra mellom Svartdalen og Brattvikneset og bivånet hevingen av "Arthur". Sammen med de var også Arne Hernes. Det tyske sikkerhetspolitiet var i full gang. De fulgte med på redningsfartøyene. Nysgjerrige som de var, gikk de fram til Flatberga, omlag 130 m fra "Arthur". En av vaktene fra det tyske sikkerhetspolitiet løftet kikkerten og så i retning Flatberga. En av de andre vaktene treiv kikkerten. Samtidig kom det en skuddsalve fra en pistol, med den følge at de fire tilskuerne forlot stedet med en viss fart. På det tidspunktet var også styrhuset kommet godt til syne.



Snorre Hopmo, Alf Moksnes og Jarle Hopmo, fredag 31. august 2012

Senere utpå ettermiddagen forlot tyskerne og fartøyene stedet. De dro utover fjorden mot Trondheim. Flere enn Snorre Hopmo er av den meningen at "Arthur" fulgte med utover. Avdøde Olaf Fånes, som under krigen jobbet på Trondheim Mekaniske Verksted (TMV), skal ha fortalt at ei skøyte visstnok ble dratt opp på land der - ikke på slip. Han kunne selvsagt ikke bekrefte at dette var "Arthur", men fortalte at det ikke var så enkelt å få opp skuta da det visstnok var festet øyebolter under den. Henning Sand jobbet på den tiden i dokka, men kunne heller ikke si om det var "Arthur" det gjaldt. Alf Moksnes har undersøkt også med andre ansatte ved TMV på den tiden, men de avviser at det var "Arthur". Det skal her tillegges at nevnte Snorre Hopmo mange år senere, kanskje på 60-tallet - så luftbobler komme opp av sjøen utenfor Brattvikneset. Alf Moksnes stiller seg selv spørsmålet om dette kom fra dykkerutstyr som var glemt, eksempelvis luftflasker - ut ifra at Fjæringuttene skulle ha sett dykkerdrakter i sjøen da de oppdaget båten.



Alf Moksnes forteller meg at han har gjort en del undersøkelser for å få svar på "Arthur" sin skjebne. Deriblant har han snakket med motstandsmennene Andreas Hauge og Torfinn Bjørnås. Det kom da frem at modellen til den "Arthur" som er plassert i monter på Rustkammeret ved Erkebispegården i Trondheim, i virkeligheten er shetlandsskøyta "Vita" - som i original ligger ved kystmuseet på Hitra. Andreas Hauge laget modellen mens Torfinn Bjørnås drev rehabilitering på "Vita" på Nyhavna i Trondheim. Det skal visstnok finnes en modell av "Arthur" ved Sjøfartsmuseet i Lervick på Shetland.

Noen har ment at "Arthur", sammen med andre skøyter - ble beslaglagt i forbindelse med Vikna-affæren og lå i Falstadbukta under krigen. En arbeidskommando fra fangeleiren arbeidet med reparasjon på båtene daglig. Ei skute ble rett nok brukt til å frakte bort henrettede og senket i fjorden, men det var nok ikke "Arthur".

I 1999 var Alf Moksnes i kontakt med familien til Palmer Bjørnøy, Shetlands-Larsens maskinist og nestkommanderende. Ove Bjørnøy hadde snakket med Ingvald Søvik, som eide båten tidlig i 1942. Ingvald og hans søskenbarn Reidar Søvik (som var medeier) fikk beskjed fra sjøfartsmyndighetene utpå året 1945 om at "Arthur" lå i Trondheim og at de måtte komme og hente båten. De dro til Trondheim og fant båten i



Snorre og Jarle Hopmo med livbøya til Arthur, september 2012

elendig forfatning i Ravnkloa, den var mest "reinstolen" (stjålet mye utstyr) . Sjøen stod over svinghjulet. Nytt dekk var lagt oppe på rekka og det var bygd nytt styrhus. Ryktene i Trondheim tilsa at "Arthur" kom fra Falstad. Falstadfanger Lauritz Alnes fortalte Ingvald Søvik at han hadde sett skuta der, da de forsøkte å bygge den om til tjenestefartøy for SD (tyske sikkerhetstjenesten). Ombygningsarbeidet ble ikke fullført. Merkelig nok var øyeboltene (festene for dvergubåtene) urørte. De ble først fjernet da båten ble ombygget ved Søviknes slip i 1946. Festene var nok en feilkonstruksjon, de var for stive. *"Skøyta var regelrett stjålet"*, sa Ingvald. Etter mye om og men fikk de gjort båten sjøklar og en sen ettermiddagen utpå høsten dunket skuta ut Trondheimsfjorden med kurs for Sunnmøre.

Rehabiliteringen ved Søviknes i 1946 var ganske så omfattende. Det meste ble skiftet ut, men form og størrelse ble beholdt. Under arbeidet ble det funnet ei fjøl med ei innskjæring. Der stod det: *"Jeg har arbeidet på denne båt på Falstad."* Undertegnet med navnet til en fange.

"Arthur" var opprinnelig bygd som klinkerbåt i 1897 på Godøy av Ingebrigt Dyp, bestefar til nevnte Ingvald og Reidar Søvik. Båten ble bygd til hans sønner Severin og Petter som bodde på Søvik. Ca. 1910 ble skøyta ombygget til kravellbåt, og muligens fikk installert motor. I 1933 ble båten på nytt ombygget - for ikke å si påbygd - hos Severin Vik i Tomrefjorden, fra 43 fot til 53 fot. Da var skøyta så godt som ny. Likevel ble den forlenget til 62 fot i 1937. Med unntak av krigsårene hadde Ingvald og Reidar båten frem til 1958. Da ble båten solgt til Anders Godøy, som ble skipper på båten. Han eide "Arthur" i lag med Ola og Johan Godøy. Skjebnen til "Arthur" ble beseglet i 1985. Da ble båten senket i en dyp høl omlag 400 m utenfor Bjerknes og øst for Yksnøya i Voldafjorden. *"Der ligger den godt"*, forteller Alf Moksnes, *"men så har den vært langt nede tre ganger tidligere også"*. Første gangen da mannskapet kjempet mot et overhendig uvær i fem døgn i november 1941 i Nordsjøen, en av de mest utrolige sjøreiser i verdenshistorien. Andre gangen ble båten søkket ved Frostlandet. Det var i oktober 1942. Da var det Davids kamp mot Goliat. Og tredje gangen lå den nedsigen i Ravnkloa i 1945.

Spørsmålet om bevaring av båten har vel ikke vært aktuelt. Men Alf Moksnes sier det slik: *"En kan selvsagt gjøre seg sine tanker om det skulle vært kondemneringstillatelse for eldre fartøyer av historisk art - i likhet med det som finnes i Plan- og Bygningsloven hva gjelder eldre bygninger"*.

