



BJØRN L. BASBERG og DAG NÆVESTAD

HVALFANGSTMINNEREGISTRERING PÅ SYD GEORGIA

– vurdering av landstasjonenes tilstand og verneverdi –



MEDDELELSER NR. 110
OSLO 1990



MEDDELELSER NR.110

BJØRN L. BASBERG og DAG NÆVESTAD

Hvalfangstminneregistrering på Syd Georgia

– vurdering av landstasjonenes tilstand og verneverdi –

NORSK POLARINSTITUTT

OSLO 1990

BJØRN L. BASBERG
Historisk Institutt
Universitetet i Trondheim
7055 Dragvoll

DAG NÆVESTAD
Norsk Sjøfartsmuseum
Bygdøynesveien 37
0286 ●slo 2

ISBN 82-90307-70-5

Printed november 1990

Grimshei Grafiske, Lørenskog

Alle fotos ved Dag Nævestad

●mslagsfoto: Hvalbåtverkstedet og hvalbåten

Karrakatta i Husvik Harbour

INNHOOLD

Forord	4
Innledning	5
Den systematiske registreringen	7
Grytviken	8
- Historikk	8
- Nåværende tilstand	9
- Verneverdi	10
Leith Harbour	12
- Historikk	13
- Nåværende tilstand	13
- Verneverdi	15
Husvik	17
- Historikk	17
- Nåværende tilstand	17
- Verneverdi	21
Stromness	22
- Historikk	23
- Nåværende tilstand	24
- Verneverdi	26
Prince Olav	26
- Historikk	27
- Nåværende tilstand	27
- Verneverdi	28
Konklusjoner	29

FORORD

Denne rapporten beskriver arbeidet som er utført i prosjektet "Hvalfangstminneregistrering på Syd Georgia" under et opphold ved den nedlagte landstasjonen Husvik Harbour i tiden 4. januar til 27. februar 1990. Prosjektet har vært en del av den offisielle norske forskningsekspedisjonen til Antarktis (NARE 1989/90). Prosjektet er finansiert gjennom denne ekspedisjonen, og transporten skjedde med ekspedisjonens fartøy, kystvaktskipet Andenes.

Planleggingen av prosjektet har skjedd i samarbeid med Hvalfangstmuseet i Sandefjord, som også vil bli overlatt resultatene av registreringsarbeidet.

I tillegg til at prosjektet er muliggjort ved å bli tatt ut som et delprosjekt innen NARE 1989/90, har flere institusjoner og personer bidradd til at prosjektet har kunnet gjennomføres. Formell tillatelse for å utføre arbeidet er gitt av stasjonenes nåværende eier, Chr. Salvesen Ltd. i Leith, Skottland, og av guvernøren for Falkland Island Dependencies. Verdifull praktisk hjelp i forberedelsene er mottatt av Robert K. Headland ved Scott Polar Research Institute i Cambridge, England og av British Antarctic Survey (BAS). Bestyrerboligen i Husvik som nå vedlikeholdes og brukes som forskningsbase av BAS, ble også stillet til vår disposisjon. Gjennomføringen av prosjektet er videre muliggjort gjennom velvillig lån av spesialutstyr for registreringsarbeidet fra Norges Almenvitenskapelige Forskningsråds instrumenttjeneste i Oslo og Trondheim, fra Institutt for fotogrammetri og geodesi ved Norges Tekniske Høyskole i Trondheim og fra fotograf Åge Eggum.

Trondheim og Oslo, september 1990.

INNLEDNING

Det har tilsammen vært seks landstasjoner i drift på Syd Georgia i ulike tidsrom i tiden mellom 1904 og 1965. Eierselskapene har vært argentinske, britiske og norske, mens majoriteten av hvalfangerne alltid var norske. Etter at driften ble nedlagt, har stasjonene vært i sterkt forfall. De har vært praktisk talt uten ettersyn, og det harde klimaet har tatt sterkt på bygningene. Stasjonene har også blitt sterkt forringet av turister på suvernirjakt og spesielt av mannskaper fra anløpne fartøyer som regelrett har gjort hærverk.

Det har i de senere år blitt rapportert om dette økende forfallet¹. Dette gav støtet til planlegging av et systematisk registreringsprosjekt for å sikre at informasjon om stasjonene ble nedtegnet før det var for sent.

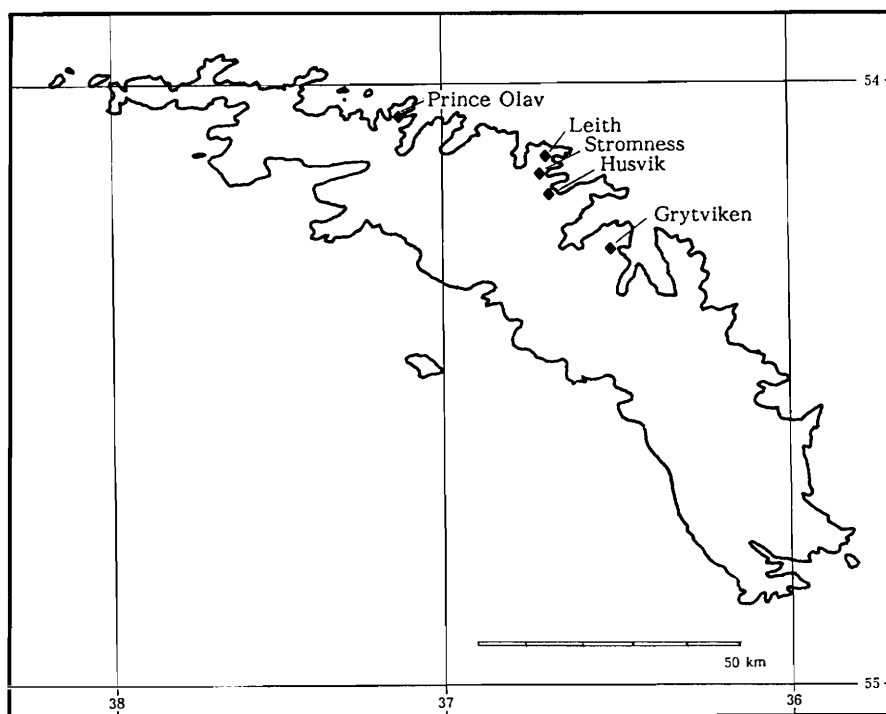
Forberedelsene har pågått i flere år inntil det bød seg en praktisk og økonomisk anledning til å gjennomføre prosjektet som del av NARE 1989/90.

Av praktiske grunner har registreringsprosjektet måttet konsentrere seg om dokumentasjon av kun to stasjoner; Husvik og Stromness. Disse har til gjengjeld blitt grundig fotodokumentert og oppmålt og representerer hovedarbeidet i prosjektet. Tegningsmaterialet for de to stasjonene vil bli utgitt som egen rapport og fotoarkivet vil bli ordnet og oppbevart ved Hvalfangstmuseet. I det følgende vil det bare bli gitt en oversikt over hva som er gjort på de to stasjonene. For resultater henvises det til kommende rapporter.

I tillegg til Husvik og Stromness ble tre andre stasjoner

¹ Se R.K. Headland, Conditions of the whaling stations at South Georgia, British Antarctic Survey, Notat, 1980 og 1986, R.K. Headland, The Island of South Georgia, Cambridge 1984, E.E.A. Shackelton, Falkland Islands Economic Study, London (HMSO) 1982, og L. Sømme, Sommer i Antarktis. Blant pingviner, sel og hvalfangstminner, Oslo 1983.

gjenstand for kortere besøk. Disse var Grytviken, Leith Harbour og Prince Olav Harbour. Hovedinnholdet i det følgende vil være en vurdering av tilstanden til alle disse fem stasjonene pr. januar/februar 1990. Ocean Harbour/New Fortuna Bay, den sjette stasjonen, ble ikke besøkt. Et besøk lot seg heller ikke ordne til Godthul Harbour hvor det er rester etter hus fra den tid flytende kokerier brukte havnen som ankringsplass.



Figur 1 Kart over Syd Georgia og de landstasjoner som er besøkt.

Denne rapporten vil også gi vurderinger av verneverdi og vernemuligheter for de enkelte stasjoner, fartøyer og gjenstander. Verneaspektet var opprinnelig ikke inkludert som en del av prosjektet. Det er imidlertid blitt aktualisert i løpet av det siste året som følge av britiske planer om et større oppryddingssarbeid ved stasjonene for å redusere den fare som bygningene nå representerer for mennesker og dyr. Det er også en del forurensning fra stasjonene (spesielt olje og asbest). Samtidig

med oppryddingsplanene, har guvernøren for Falklandsøyene tatt et initiativ til at det blir opprettet et museum på øya med basis i en av landstasjonene. Guvernøren ønsker dette som et felles norsk-britisk tiltak. Hva slags form og omfang et slikt museum skal ha, er foreløpig kun på diskusjonsstadiet. Det er følgelig naturlig at prosjektet "Hvalfangstminneregistrering på Syd Georgia" også munner ut i enkelte forslag basert på inntrykkene fra oppholdet på øya.

DEN SYSTEMATISKE REGISTRERINGEN

Ved Husvik og Stromness er det utført oppmålinger med teodolitt/totalstasjon. Dette er gjort for å skaffe grunnlag for uttegning av kart over stasjonsområdene og for å få utsatt fixpunkter til bruk i fotogrammetri. Begge stasjoner ble nemlig også stereo-fotografert med metrisk kamera fra fjellssidene for fotogrammetrisk bearbeiding og uttegning av kart over stasjonene.

Videre ble samtlige bygninger og større installasjoner eksteriørfotografert i 6x6 sort-hvit og i dias. I den grad det var mulig er samtlige fasader fotografert. Det er tatt 300 slike bilder. Fartøyer er også fotodokumentert. Det gjelder hvalbåten Karrakatta (1912) som står på slipp i Husvik, og en mindre slepebåt/bukserbåt som står oppsatt på plan i Stromness.

Det er laget tegninger over alle bygninger i Husvik og Stromness som viser rominndeling, funksjoner og hovedinnredning i samtlige etasjer (ingen bygninger har mer enn tre etasjer). I Husvik er eksteriører og alle rom oppmålt og det er utarbeidet database over rommenes størrelse. Videre inneholder databasen informasjon om rommenes funksjon og innhold. I Stromness er det bare foretatt eksteriørmålinger.

I Husvik er også samtlige rom (som ikke er sammenrast) fotografert fra minst en vinkel. Det dreier seg om ca. 350 rom. I Stromness er utvalgte interiører fotografert.

Noen komplett registrering eller fotografering av gjenstander, maskiner og annet løsøre i eller utenfor bygninger viste seg å være en umulig oppgave ut fra den tid som var til rådighet. Et utvalg måtte foretas. Innsatsen ble konsentrert om selve produksjonsanleggene. På tross av at selve bygningene til dels er nedrast, er disse fortsatt rimelig inntakte. Verkstedene er også utførlig detaljdokumentert. Dette gjelder spesielt Stromness, som helt siden 1931 har vært et rent reparasjonsverksted for hvalbåter. Stasjonen er utstyrt med et rikholdig utvalg maskiner for formålet.

Det er også blitt lagt vekt på å dokumentere gjenstander som kan ha interesse i forbindelse med hvalbåtrestaurering.

Dokumentasjonen har altså vært omfattende om enn ikke komplett. Med et samlet bebygget areal i Husvik på over 17000 kvm og i Stromness på nærmere 15000 kvm, ville det fordret en ennå større innsats enn det to personer kunne overkomme på knappe to måneder.

GRYTVIKEN

Grytviken i Cumberland East Bay fikk bare et meget kort besøk i forbindelse med anløpet til Syd Georgia. Vi var på forhånd klar over at dette kunne bli vårt eneste besøk, og vi hadde ikke lagt opp til å gjøre noe systematisk registreringsarbeid på stasjonen.

Det ble imidlertid anledning til å ta en rekke fotografier, også oversiktsbilder fra helikopter. Detaljfotografering ble konsentrert om de to hvalbåtene Petrel og Albatross fordi vi før avreise fra Norge hadde fått spesielle forespørsler om de to.

Historikk

Grytviken er den eldste av landstasjonene på Syd Georgia. Den ble etablert i 1904 av C.A. Larsen i regi av Compania Argentina de Pesca - et selskap startet i Buenos Aires for formålet. Som den

eneste av stasjonene har Grytviken vært i kontinuerlig drift i samtlige sesonger frem til avviklingen i desember 1964. Grytviken var i motsetning til flere stasjoner i drift i 1930-årene, og som den eneste stasjonen i drift under den andre verdenskrig.

Selskapet Albion Star (South Georgia)Ltd. registrert i Gibraltar, overtok stasjonen i 1960 og drev fangst til og med 1961/62 sesongen. Stasjonen ble deretter bortleiet til et japansk hvalfangstselskap for sesongene 1963/64 og 1964/65. Etter denne sesongen var en vaktmann fast stasjonert på stasjonen frem til vinteren 1971. I 1979 ble Grytviken solgt til Chr. Salvesen Ltd (UK).

Nåværende tilstand

På grunn av den knappe tiden ble det ikke anledning til å gå gjennom bygningene i detalj, og det må derfor refereres til Headlands rapporter som berører de enkelte bygninger.

Etter at den ble forlatt har Grytviken, på samme måte som de øvrige stasjoner, vært utsatt for et sterkt forfall på grunn av manglende vedlikehold og hærverk. Dører er åpne, vinduer er knust, inventaret er stort sett rasert. Løsøre og gjenstander av verdi er fjernet.

Selv om svært mye altså er ødelagt og forfallet er fremskredet, er flertallet av bygningene stående. Dette gjelder også selve fabrikkannlegget, der kjøttloft og beinloft med opphalingslemmene er delvis inntakte.

Den eneste bygningen som har vært skikkelig vedlikeholdt er kirken (bygget i 1913). Den har vært tatt hånd om av personell fra British Antarctic Survey, senere militært personell stasjonert ved King Edwards Point. C.A. Larsens sønnesønn, Hans Kjell Larsen, Oslo, har også engasjert seg i bevaringen av kirken, både praktisk og økonomisk.

Ved årsskiftet 1989/90 var også kirkegården blitt vedlikeholdt av de militære mannskaper. Både gjerde og gravstøtter var malt.

Av fartøyene var bare Petrel flytende. Den har vært delvis sunket og hevet flere ganger. Ved siden av kirken, er Petrel den eneste gjenstand som i en viss forstand ettersees. Men det er ikke foretatt noen form for oppussing av båten. Albatros og Dias var delvis nedsunkne som de har vært i mange år. De var begge i fremskredet forfall med sterk slagside, og bare en liten del av dekk over vannflaten.



Figur 2 Grytviken, flyfoto fra nord. I forgrunnen til høyre for ekspedisjonsskipet Andenes, ligger hvalbåten Albatros og selfangeren Dias. Hvalbåten Petrel sees i bakgrunnen.

Verneverdi

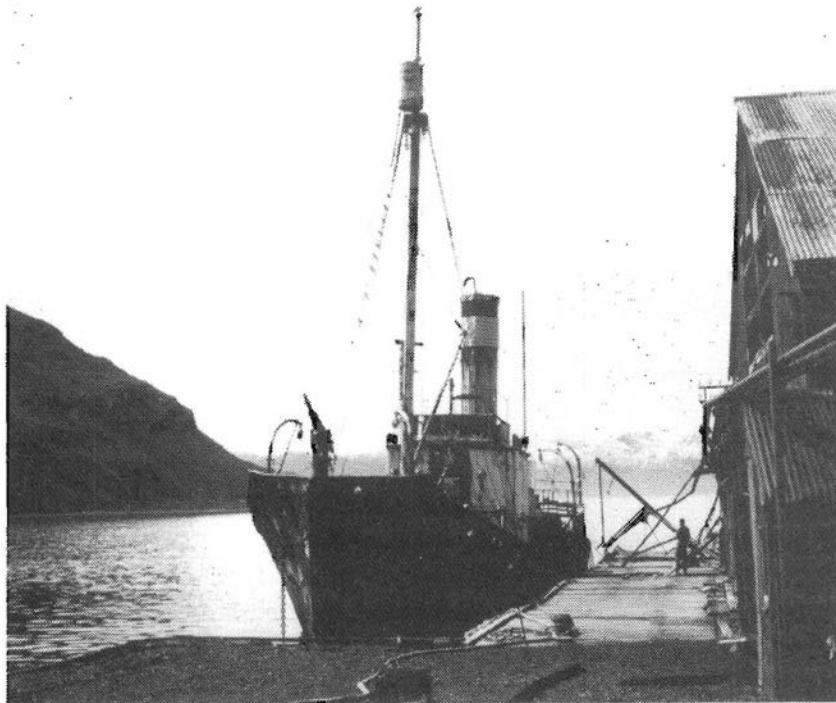
Grytviken må sies å ha en høy verneverdi spesielt ut fra en samlet vurdering av stasjonene på Syd Georgia. Ved siden av å være den første stasjonen som ble etablert, har den øyas eneste kirke som allerede vedlikeholdes og som etter all sannsynlighet fortsatt vil bli forsøkt holdt i stand. I den grad det i fremtiden vil være mennesker fast stasjonert på Syd Georgia, vil det nok

være på King Edwards Point, altså i umiddelbar nærhet av Grytviken.

Tilstanden på det sentrale fabrikkanlegg ser ut til å være rimelig god. En begrenset vedlikeholdsinnsats burde kunne sikre flere bygninger fra videre forfall.

Et aktivum i Grytviken fra et vernesynspunkt er de tre fartøyene. Petrel som er flytende, bør settes i stand, og det antas at en god del kan gjøres med forholdsvis enkle midler. Det tenkes da ikke på å få båten i fart, men å sikre den og gjøre den interessant for besøkende. Såvidt vites eksisterer det planer for å ta båten midlertidig til Falkland eller annet steds for dokksetting og restaurering. Det vil selvsagt være ønskelig å heve Dias og Albatross. Vi har imidlertid ikke grunnlag for å vurdere omfanget av en slik operasjon.

Dersom det blir aktuelt å ta vare på Grytviken eller deler av stasjonen, bør det være en selvfølge at også båtene blir værende på stedet og ikke flyttes.



Figur 3 Hvalbåten Petrel ved kai i Grytviken. Fartøyet er bygget i 1928 ved Nylands Mek. Verksted.



Figur 4 Båter sunket ved kai i Grytviken. Til venstre selfangeren Dias, bygget i 1906 i Storbritannia. Til høyre hvalbåten Albatros, bygget i 1921 ved Bokerøens Skibsverft ved Svelvik.

LEITH HARBOUR

Selv om Leith Harbour befinner seg i Stromness Bay, var stasjonen ikke inkludert i registreringsprosjektet. Dette skyldes dels at det tidsmessig ikke var overkommelig å gjøre nøyaktige registreringer av alle tre stasjonene i bukten. Vi valgte da å konsentrere oss om de to minste og opprinnelig norske stasjonene.

Vi besøkte imidlertid Leith Harbour, og det følgende oppsummerer de inntrykk dette gav av stasjonens tilstand.

Historikk

Leith Harbour ble etablert som landstasjon høsten 1909 av firmaet Chr. Salvesen, Leith, Skottland. Med unntak av noen få sesonger, har stasjonen vært i drift i regi av Salvesen til og med sesongen 1960/61. Den ble deretter utleid til det japanske selskapet Nippon Suisan Kaisha som drev fangst til desember 1965. Leith Harbour var følgelig den stasjonen som drev fangst aller sist ved Syd Georgia. Selskapet hadde stasjonert en vaktmann på stasjonen frem til januar 1966.

Leith Harbour utviklet seg til å bli den største landstasjonen på Syd Georgia. Fra sesongen 1931/32 brukte Leith også Stromness som et rent reparasjonsverksted for sine hvalbåter, og Salvesens aktivitet på Syd Georgia ble derved meget betydelig. Salvesenselskapet drev også betydelig pelagisk hvalfangst, og var det største hvalfangstselskap overhode.

Som den eneste stasjonen foreløpig har Leith hatt besøk fra en skraphandler. Den argentinske forretningsmannen Constantino Davidoff viste interesse for å fjerne skrap fra landstasjonene på Syd Georgia allerede i 1978. En avtale ble inngått med Salvesen i 1979, men av forskjellige årsaker ble det ikke igangsatt noen operasjon². Først i mars 1982 ble arbeidet satt igang, men da på ureglementert måte og i allianse med det argentinske militære. Operasjonen ble en opptakt til Falklandskrigen. Intet skrap ble fjernet. Flere lagre ble imidlertid tømt, og maskiner i de mekaniske verksteder ble demontert og satt ut på kaia klare for transport. Etter Falklandskrigen har intet skjedd med dette, og ingen nye avtaler om fjerning av skrap er inngått.

Nåværende tilstand

Leith Harbour er som de andre stasjonene på Syd Georgia, i sterkt forfall. Bygninger kledd i bølgeblikk har i stor grad veggene inntakt, men takene er ofte i ferd med å blåse av. Noen tak er helt sammenrast, og enkelte bygninger er også fullstendig

² R.K. Headland (1984), s. 242.

sammenraste. Innendørs er samtlige bygninger sterkt rasert, dels av vær og vind, men først og fremst av besøkende. Nærmest det eneste unntak er biblioteket i Hillside-brakkens andre etasje. Dette er holdt i orden av besøkende britiske skipsmannskaper.

De fleste lagre er delvis tomme og innholdet er samlet i tønner på kaia (rørkoplinger, skruer, nagler etc). Større enheter så som taljer, blokker, hvalbåtkanoner (ca. 10 stykker) og kjettinger er også bragt ut på kaia. Noe er fortsatt på lager, såsom reserve-delsutstyr til kanoner, dampmaskinpakninger og diverse smådeler. Hvalbåtlageret har et tilnærmet komplett kortarkiv over lager-beholdninger av deler.



Figur 5 Leith Harbour, flyfoto fra syd. Det store lyse arealet i forgrunnen til venstre er fotballbanen som ble minelagt av argentinerne under Falklandskrigen. Det tidligere anlegget, Jeriko, som ble ødelagt av snøskred, lå innerst i bukten i bakgrunnen.

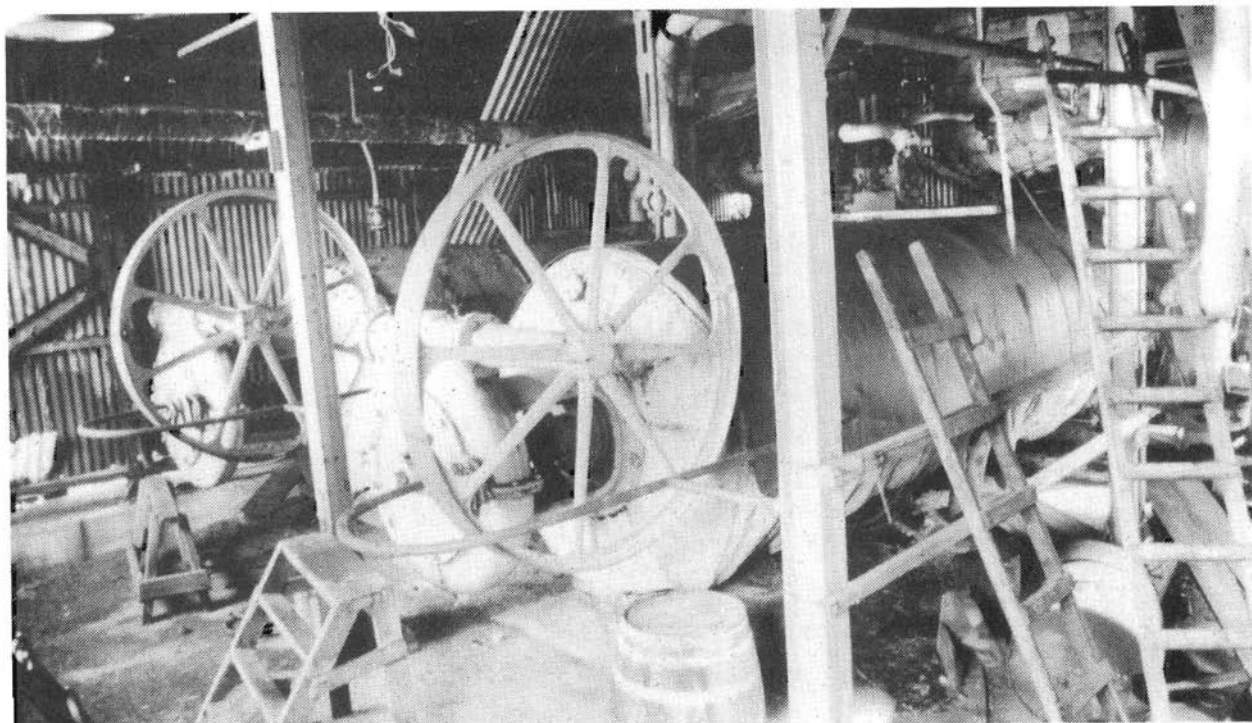
De mekaniske verksteder er delvis tømt for inventar, ved at boremaskiner, dreiebenker, planhøvler etc. nå står på kaia. Selve produksjonsanlegget er imidlertid tilnærmet komplett. Kjøttloft og veggene i kjøttkokeriet er rast sammen, men forøvrig er det meste inntakt. Produksjonsanlegget er meget stort; 18 kokere i kjøttkokeriet, 25 kokere i benkokeriet, 12 kokere i spekk-kokeriet, 4 Hartmann-apparater, 4 guanotørkere. I tillegg finnes et separatoranlegg og et moderne Rose-Down kjøttpresseanlegg med 5 enheter.

Leith Harbour har en rekke brygger og kaier. Samtlige står, men er i ferd med å falle sammen.

Verneverdi

Det kan vanskelig argumenteres for å vedlikeholde Leith Harbour som et industriminne. Til det er anlegget altfor stort, og forfallet er kommet for langt. Men stasjonen inneholder flere maskiner og utstyr som bør vurderes bevart. Hartmann-anlegget er for eksempel det eneste på Syd Georgia, og vel kanskje det eneste som eksisterer etter at ingen flytende kokerier (som ofte hadde slike anlegg) er bevart. Hartmann-apparatet er en av hvaloljeproduksjonens store innovasjoner fra 1920-årene. Om noe skulle prioriteres bevart i produksjonsanlegget på Leith, måtte det være dette. Rose-Down-anlegget på Leith er antagelig også enestående.

Av enkeltheter i stasjonen som det vil kunne være mulig å bevare, må biblioteket og kortarkivet på hvalbåtlageret nevnes. Kortarkivet er teknologihistorisk svært interessant. Biblioteket er selvsagt sosialhistorisk interessant, selv om det ikke vites om det er mer representativt enn boksamlingen i Grytviken.



Figur 6 Hartmann-apparat på Leith Harbour - en såkalt roterende koker for spekk, kjøtt og bein. Apparatet som var en av de viktigste innovasjoner innen oljeutvinningen i 1920-årene, har navn etter tyskeren Rudolf Hartmann.



Figur 7 Biblioteket på Leith Harbour er fremdeles rimelig godt bevart.

HUSVIK

Husvik Harbour er den landstasjonen som er dokumentert i størst detalj (se foran). Årsaken til dette er at prosjektet hadde sin base her, men også at stasjonen har mange interessante trekk i måten den er planlagt og bygget. Selve dokumentasjonen gjengis altså i egne dokumenter.

Historikk

Selskapet Tønsberg Hvalfangeri ble etablert i 1907 og begynte hvalfangst i Husvik Harbour med flytende hvalkokeri samme år. En landstasjon ble satt opp og var i drift fra sesongen 1910/11. Stasjonen var i drift frem til og med sesongen 1930/31. Driften ble stoppet i det såkalte oppleggsåret 1931/32, men ble ikke gjenopptatt utover i 30-årene. Ikke før i den første etterkrigs-sesong, 1945/46 kom det igjen drift ved stasjonen. Antall ansatte varierte noe, og ble gradvis redusert. På det høyeste, i 1950-årene, sysselsatte stasjonen ca. 350 mann, og var noe mindre enn Grytviken og Leith. Med unntak av én sesong var det drift ved stasjonen til og med sesongen 1959/60.

Stasjonen ble så solgt til selskapet Albion Star Ltd. som også på det tidspunkt hadde overtatt Grytviken. Det ble imidlertid ikke drevet mer fangst fra Husvik, men deler av utstyret ved stasjonen ble overført til Grytviken. Den største enkeltstående del av anlegget som ble overført, var et helt nyinstallert fryserianlegg for hvalkjøtt. Albion Star overdro Husvik til Chr. Salvesen Ltd i 1979 sammen med Grytviken.

Nåværende tilstand

Av de stasjoner som ble drevet helt frem mot 1960-årene, er nok Husvik den stasjonen som er i sterkest forfall. Som de andre stasjonene har den vært utsatt for forfall som skyldes vær og vind. Flere bygninger er helt nedrast og mange tak er ødelagt. Stasjonen har i samme grad som de andre stasjonene vært utsatt for hærverk; få vinduer er hele, inventar er ødelagt. Besøkende har også tatt godt for seg av gjenstander og løsøre. En spesiell årsak til forfallet i Husvik er forøvrig at en rekke bygninger er

undergravet av ellevann. Stasjonen ligger midt i et elvedelta. Vannet ble tidligere drenert utenom stasjonen, men etter at driften sluttet har elven funnet tilbake til sine naturlige løp. Den går nå tvers gjennom bygningsmassen. Spesielt i snøsmeltingen har vannstanden gått langt oppover veggene inne i en rekke hus. I samtlige brakker er gulvene helt råtnet opp, delvis forsvunnet og ligger under tykke lag av elvesand. Ellevann er også skyld i for at en rekke bygninger er helt eller delvis rast ned. Spesielt gjelder dette boligbrakkene som er lokaliert lengst oppe i elvedeltaet.



Figur 8 Flyfoto av Husvik Harbour fra nordvest. Lengst til venstre sees spekk-, kjøtt- og beinkokerier delvis sammenrast rundt flenseplanet. Elven i forgrunnen som tidligere var ledet utenom bebyggelsen, har funnet nye veier over gamle flomsperringer. I dag går den tvers gjennom enkelte bygninger. Bestyrerboligen og radiohuset skimtes i bakgrunnen helt til høyre.

Bygninger som er helt eller delvis nedrast, er kinoen, kjøkkenet, deler av Teie-brakken, deler av guanolageret, beinloft, kjøttloft, deler av spekkokeriet, deler av fyrhuset og flere små skur.

Formannsbrakken er helt i ruin på grunn av en brann så sent som i 1985. Fryseriet har også bare grunnmuren igjen, men det skyldes altså at anlegget er demontert. Av opprinnelig seks brygger er det nå bare den nærmere 150 meter lange hovedkaia som står igjen. Også den er i dårlig forfatning.

Bygninger som er i rimelig bra stand, inkluderer de få som er bygget med full mur i første etasje; grisehuset, kjølelageret, badehuset, kontor og slapp, hovedlager og vaskeri. De eneste to bygninger som vedlikeholdes ved at tak og vinduer holdes tette, er bestyrerboligen og radiohuset. Disse brukes av British Antarctic Survey og militære mannskaper.



Figur 9 Bestyrerboligen i Husvik. Huset er ombygget og påbygget en rekke ganger. Under panelet i inngangspartiet skjuler det seg en tidligere veranda i sveitserstil. Bestyrerens kontor lå umiddelbart til venstre for inngangen, bak den smale vindusrekken. Det lavere tilbygget til venstre rommet blant annet toaletter, vaskerom og proviantlager.

Fabrikanlegget er forholdsvis inntakt. Det vil si at kokeriutstyret både i spekk-, kjøtt- og beinkokeriet er som da det ble forlatt. Det gjelder også limvanns-separatoranlegget og kjøtt-ekstraktanlegget. Superdekantorseparatoranlegget er imidlertid demontert, men separatorene er lagret. Guanoanlegget er bare delvis inntakt. En av opprinnelig tre tørkeovner står fortsatt på plass. Møllen står også på plass, mens transportskrueanlegget for graks og guano er delvis nedmontert. Det samme gjelder tappeanlegget for guano.

Verkstedene er i varierende forfatning. Større installasjoner er i stor grad å finne på sine opprinnelige plasser, mens mindre verktøy og redskaper som oftest er fjernet. De verkstedene som forstatt gir et bilde av virksomheten er smien, det mekaniske verkstedet og hvalbåtverkstedet.



Figur 10 Hvalbåten Karrakatta, bygget i 1912 ved Akers Mek. Verksted, ligger på slipp i Husvik. En spesiell detalj ved fartøyet er "fleskekassa" - en kort bro montert bak lemmene. Her kunne skytteren søke tilflukt i høy sjø.

Hvalbåten Karrakatta som er det eneste gjenværende fartøy i Husvik, ligger på slipp ved hvalbåtverkstedet. Den ble i sin tid satt på land og kjelene har vært i bruk for å forsyne verkstedet med kraft. Båten er i meget dårlig forfatning. Maskin og fyrrom er inntakt. Den øvrige innredning er ødelagt eller fjernet bortsett fra lugarene forut som er delvis inntakt. Skrogplatene er gjennomrustet på en rekke steder. Det er også laget en døråpning i skroget direkte inn til fyrrommet.

Boligkvarterene er som nevnt gjennomgående i dårlig forfatning. Spesielt gjelder det soverommene i de store boligbrakkene som i særlig grad har vært utsatt for vannskader. Husvik har imidlertid også et stort antall soverom spredt rundt på hele anlegget, spesielt på loftene i verksteds- og lagerbygningene. Soverommene i andre etasje kan være i rimelig god forfatning. Rommene inneholder sjelden annet enn enger, bord og skap.

Av skriftelig materiale er det lite igjen. Kontorarkivene ble reddet av Robert Headland m.fl. ca. 1980 og tatt til Storbritannia sammen med arkivalia fra andre stasjoner. Husviks arkiv er nå oppbevart sammen med Leith Harbours arkiv i biblioteket ved Edinburgh University. I kontoret er det fortsatt endel papirer som ikke ble tatt med - alt i et kaotisk uorden. Det meste er formularer og sjemaer som ikke er utfylt. Det er også enkelte maskintegninger. Noe er plukket ut og tatt med til Norge. Biblioteket står på sin plass, men over en tredjedel av den totale boksamling på ca. 30 hyllemeter er ødelagt av vannskader på grunn av taklekkasje. En liste over bibliotekets bøker fra 1955 og 1959 er funnet og bragt til Norge.

Det er også funnet flere eldre kinofilmer lagret på brakkeloft.

Verneverdi

Forfallet i Husvik er totalt sett så fremskredet at det er urealistisk å se noen mulighet til å bevare anlegget som sådan. Selve fabrikanlegget er altså i stor grad intakt, men bygningene er i så dårlig forfatning at det er forbundet med fare å bevege seg der. Boligkvarterene er spesielle i forhold til de andre

stasjonene med mange en-etasjes lange brakker i tilnærmet ensartet utforming. De er imidlertid alle i svært fremskredet forfall. Det er nok realistisk at de eneste bygninger som vil kunne holdes i hevd, er de bygninger som idag brukes for forskningsformål; bestyrerboligen og radiohuset. For de andres vedkommende vil tidens tann bare måtte få fortsette å gjøre sitt.

Karrakatta er selvsagt i kraft av sin alder et verneverdig fartøy. Men bare ved stor innsats synes det mulig å sikre den mot videre forfall. I løpet av de siste ti årene har de to store ventilene blåst ned. Mastefestet er svært råttent, og om ikke mange år vil antagelig masten og kanskje også skorstein og styrhus gå med i vinden. Alt treverk ombord er i meget dårlig forfatning. Skroget er som nevnt gjennomrustet på flere steder.

Det som kanskje har størst interesse i forbindelse med hvalbåthistorie og spesielt fartøyvern, er de mange hvalbåtdele og hvalbåtutstyr som er lagret eller er kassert rundt på stasjonen. Det siktes til munnladningskanoner og deler til disse, granater, harpuner, linebriller, lineførere, pullere, gatt, toaletter, deler til fyrkjeler o.l. Dette er gjenstander som har vært for store for suvernirjegere. De bør søkes skjermet mot eventuelle skraphandlere dersom miljøer som restaurerer hvalbåter kan ha interesse av dem.

STROMNESS

Denne stasjonen ble sammen med Husvik gjenstand for detaljert dokumentasjon, om enn ikke i samme grad som Husvik (se foran). Ca. fjorten dagsverk ble nedlagt på denne stasjonen ved dagsbesøk og overnattingsturer fra Husvik.

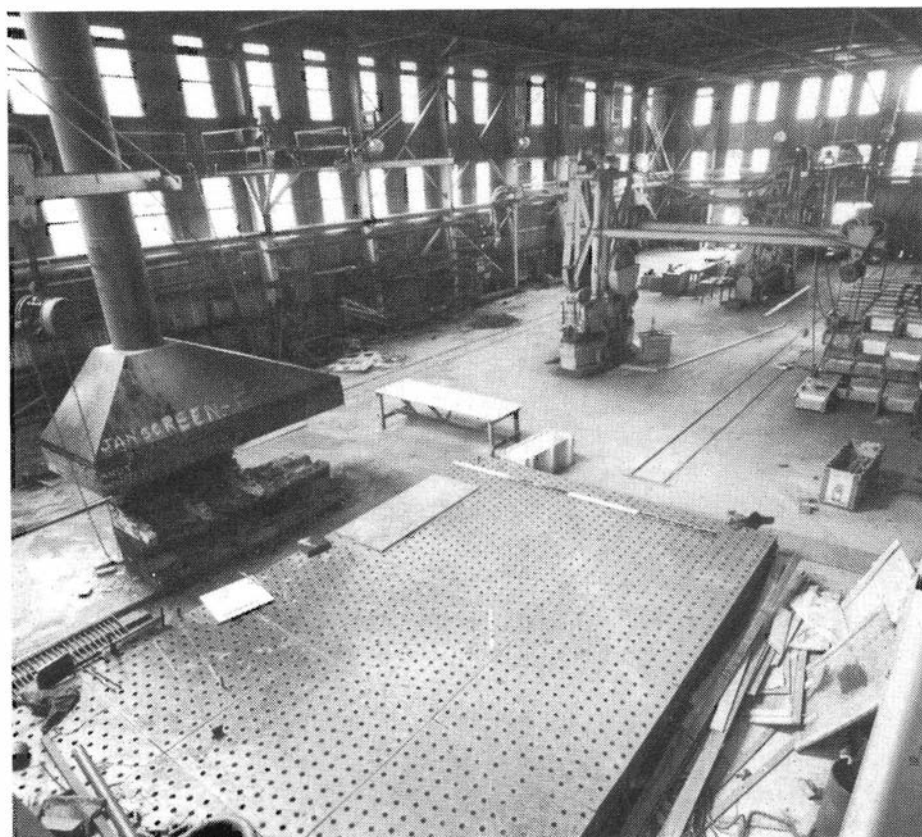


Figur 11 Stromness Harbour fra fjellsiden i syd. Stasjonen ble kun brukt som reparasjonsverksted for hvalbåter etter 1931. Den store bygningen midt i bildet rommer platehall og platelager.

Historikk

Sandefjord Hvalfangerselskab begynte hvalfangst med flytende kokeri i Stromness-bukten i 1907, og en landstasjon ble bygget i 1912 med drift fra våren 1913. I sesongene 1917/18 og 1918/19 ble stasjonen leiet ut til Southern Whaling and Sealing Co. (de britiske eiere av Prince Olav Harbour). I 1920 ble Sandefjord Hvalfangerselskab slått sammen med Hvalfangerselskabet Ocean til Vestfold Hvalfangeri A.S. som drev stasjonen frem til og med sesongen 1930/31. Larvik-selskapet Ocean hadde drevet landstasjon i New Fortuna Bay siden 1909. Denne stasjonen ble ved sammenslutningen lagt ned, og produksjonsutstyret ble flyttet til Stromness. Stasjonen ble i 1920-årene ansett som en meget mønstergyldig og moderne landstasjon.

Etter oppleggsåret kom imidlertid Stromness aldri i drift som hvalfangststasjon. Eierselskapet gikk over til ensidig å konsentrere seg om pelagisk hvalfangst. Stasjonen ble først leiet ut til og senere (1945) kjøpt av South Georgia Co. (Salvesen) og brukt som reparasjonsverksted for hvalbåter frem til og med sesongen 1960/61. Kokerianlegget ble fjernet og tildels flyttet over til Leith Harbour. Bygningene ble brukt som lager for hvalbåtmateriell. Det ble også reist en stort platehall.



Figur 12 Interiør fra platehallen i Stromness. Alle maskiner, platevalse, stansemaskin, esse, kraner og løpekatter later til å være intakt.

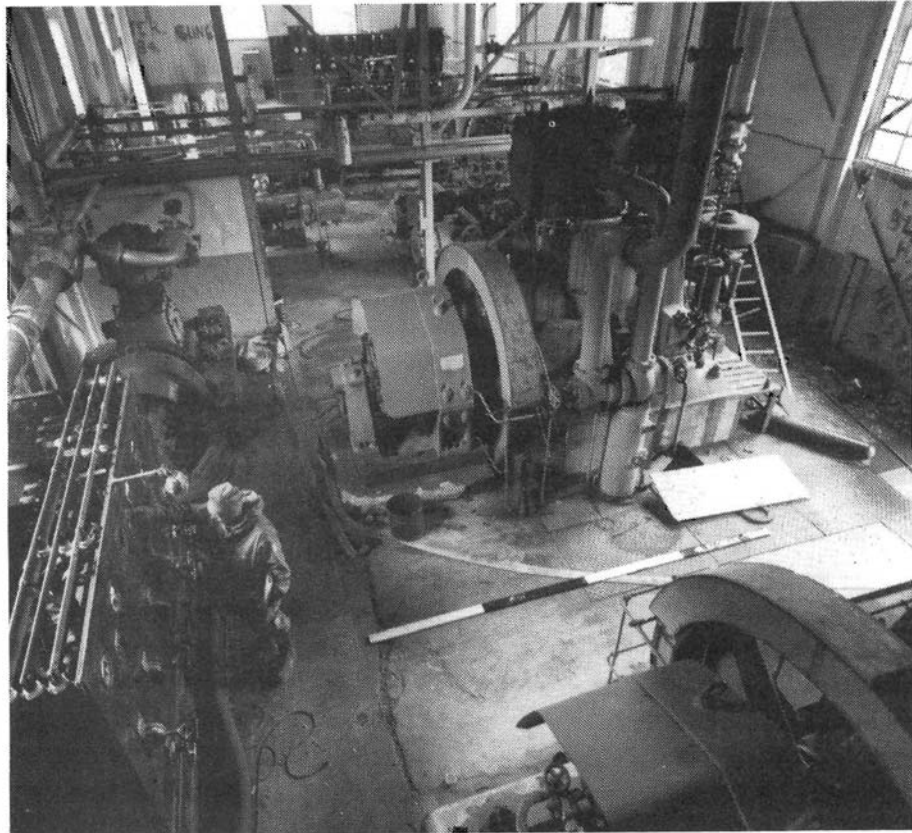
Nåværende tilstand

Stromness skiller seg ikke fra de andre stasjonene i grad av forfall. Stasjonen har ikke vært ettersett siden den ble forlatt. En rekke bygninger er sammenrast (kino, de eldste kjøtt- og benkokerier, guanofabrikk, grisehus, snekkerverksted). De fleste tak er i ferd med å bli ødelagt og samtlige vinduer er knust.

Noen få bygninger er i rimelig god forfatning. Det gjelder den store platehallen, et messe- og kjøkkenbygg som ble reist i 1950-årene, en boligbrakke og badehuset. De to siste er i en viss grad holdt ved like av BAS og brukes av forskere og av det militære.

Flere tanker inneholder fortsatt olje, og det er endel lekkasjer fra rørgatene.

På grunn av stasjonens endrede funksjon, er det altså så godt som intet produksjonsutstyr igjen i det opprinnelige fabrikkbygget. Av større installasjoner er imidlertid stasjonen fortsatt rikt utstyrt på verkstedssiden: Smia er nærmest komplett. Mekanisk verksted og plateverksted har alle maskiner inntakt, dvs. metallboremaskiner, dreiebenker, platevalser o.l. Fyrrom og generatorrom står også i stor grad som det ble forlatt.



Figur 13 Interiør fra elektrisitetsverket i Stomness. Midt i bildet sees en dampmaskin-drevet generator. Til venstre en av de to store koblingstavlene. I bakgrunnen sees flere dieselaggregater.

Av gjenstander og løsøre er det lite igjen i boligbrakker og forpleiningsbrakkene. Det største antall gjenstander er knyttet til hvalbåter. De befinner seg på hvalbåtlagrene, i de store tidligere guanolagrene og også henslengt rundt om på stasjonsområdet. Det dreier seg om maskindeler (spesielt akslinger), asdic-omer, radiodeler, briller, tre livbåter (defekte) og et stort antall skålformede granater (i underkant av 10.000).

Verneverdi

Selv om flertallet av bygninger fortsatt er stående, er det lite igjen av Stromness som fangststasjon forsåvidt som det sentrale industrianlegget er borte. Som industriminne har stedet sterkere tilknytning til et lite skipsverft. Forfatningen på bygningsmassen er gjennomgående meget dårlig, og det kan derfor vanskelig argumenteres for å bevare stasjonen som landstasjon. Som verksted inneholder stasjonen neppe utstyr som er enestående. Tilsvarende utstyr har vært i bruk og er antagelig bevart andre steder.

Størst verdi har kanskje det utstyr og de gjenstander som kan ha bruksverdi i forbindelse med hvalbåtrestauring.

PRINCE OLAV HARBOUR

Prince Olav Harbour -"Prinsehavna" - inngikk ikke i våre besøksplaner, men vi fikk allikevel anledning til å få et kort besøk som første anløp på Syd Georgia. Det var ikke mulig å gjøre noen systematiske oppmålinger eller å komme inn alle steder. Vi måtte nøye oss med fotografering av de enkelte bygninger og oversikter. Dårlig vær vanskeliggjorde dette arbeidet. Besøket var allikevel meget verdifullt. Headland har ikke vært i Prince Olav Harbour, og hans tilstandsrapporter er basert på andres iakttagelser og er forholdsvis upresise. Den gjenværende bygningsmassen og kokerianlegget var mer omfattende enn tidligere rapporter tydet på.

Historikk

Prince Olav Harbour var den siste av landstasjonene som ble bygget på Syd Georgia. Den ble startet i august 1911 av det sør-afrikanske selskapet Southern Whaling and Sealing Co., eiet av Irvin & Johnsen. Selskapet opererte kun med flytende kokeri frem til 1916. Landstasjonen kom i drift fra 1917. Selskapet ble i 1919 kjøpt av Lever Brothers i England, men drev under samme navn. Det ble drevet fangst fram til og med sesongen 1930/31. Etter oppleggsåret kom stasjonen aldri mer i drift. I 1936 ble den overtatt av South Georgia Company (Chr. Salvesen Ltd), og mye utstyr ble demontert og flyttet.

Prince Olav Harbour var på størrelse med de andre stasjonene i mellomkrigstiden. Det har totalt vært i overkant av 30 større og mindre bygninger og 15 tanker. Stasjonen var ikke utstyrt med jernbane slik de øvrige stasjonene, men en taubane/kabelbane.

Nåværende tilstand

Stasjonen er meget forfallen. Bare en tank står fortsatt. Flenseplanet er inntakt, men for en stor del dekket av gress. De forskjellige kokeribygninger er falt helt sammen, med unntak av deler av spekk-kokeriet. En rekke kjeler er imidlertid fortsatt på sine opprinnelige plasser, slik at det er mulig å få et inntrykk av planløsningen. Samtlige kokere er vertikale åpne kjeler og presskjeler. En del vinsjer står også på sine opprinnelige plasser rundt flenseplan. I det hele tatt var det langt mere kokeriutstyr enn ventet. Guanofabrikk og guanolager er helt i ruiner.

I området ved fabrikken står fortsatt bare snekkerverkstedet nokså inntakt. De øvrige verksteder og lagerbygninger er delvis sammenrast.

Brakker, kontorbygninger og bestyrerbolig ligger alle på en odde for seg selv i forhold til fabrikken. I dette området står

fortsatt flere hus, men alle er i sterkt forfall. Ingen vinduer er inntakte. Innendørs er gulv rast sammen og inventar fjernet eller ødelagt. De hus som står er blant andre bestyrerbolig, kjøkken og messe, proviantlager, sykestue, kontor og slapp, boligbrakker og et grisehus. Tilsammen står ca. 10 - 12 hus.



Figur 14 Prince Olav Harbour fra sydvest. Flenseplanet ligger til venstre i bildet mellom kjeler og bygningsrester. Brakker, kontor, hospital m.v. ligger på neset utenfor høyre billedkant.

Kirkegården er i rimelig god forfatning, med smijernskors, delvis skjult i store tuer av tussock-gress. Vraket at jernskrogseilskip Brutus (b.1883) ligger på odden rett øst for stasjonen. Av taubanen er det bare små rester tilbake. Enkelte transportbokser/kurver ligger omkring i området.

Verneverdi

Stasjonen har spesiell verdi fordi den representerer en stasjon fra før 1930. De andre fire stasjonene som fortsatt eksisterer har alle vært i drift i en eller annen form etter dette, og har

følgelig blitt utbygget eller modifisert. Prince Olav Harbour har ligget uendret, og mye av kokerimaskineriet er forstatt til stede slik det var.

Stasjonen representerer ingen miljø- eller forurensningsfare på samme måte som de øvrige. Den ene tanken som fortsatt står er antagelig tom. Bygningene over kokerianleggene er bort, og det er forbundet med liten risiko å bevege seg rundt i anlegget.

Anlegget burde få stå som det er.

KONKLUSJONER

Alle de fem stasjonene som er besøkt har kvaliteter som gjør dem bevaringsverdige. Det er imidlertid åpenbart ikke realistisk å tenke i slike baner. Et flertall av de anlegg og de bygninger som eksisterer på Syd Georgia, bør få stå og tidens tann bør få fortsette å gjøre sitt.

Den detaljerte dokumentasjon som nå er foretatt på Husvik og Stromness vil bevare for ettertiden hvordan bygningene har sett ut, hvilke funksjoner de hadde og hvordan de var innredet. Det kunne være ønskelig om et tilsvarende arbeid ble foretatt på Leith Harbour og i Grytviken før det er for sent.

Dersom museums- og verneplaner føres videre, vil det være naturlig å konsentrere arbeidet om Grytviken. En streng konsentrasjon og prioritering må åpenbart til forsåvidt som nesten et hvert bevaringsprosjekt på Syd Georgia grenser mot det urealistiske. At Grytviken velges ut har flere årsaker. Det er den første landstasjonen som ble etablert. Stasjonen har, som den eneste, fast tilstedeværelse enten av militære eller forskere. Grytviken har øyas eneste kirke som allerede har vært gjenstand for kontinuerlig vedlikehold og i en viss forstand allerede fungerer som et museum. Stasjonens generelle forfatning er ihvertfall ikke dårligere enn noen av de andre. Med hensyn til

fabrikanlegget er Grytviken avgjort i bedre forfatning enn Stromness og Husvik. Dette siste er en viktig faktor. Det som kanskje har høyest bevaringsverdi på Syd Georgia er nemlig nettopp det som er genuint for landstasjonene; opphalingsplan og selve kokerianlegget rundt det. Noen fullstendig restaurering av et slikt anlegg er selvsagt utenfor rekkevidde. Men med forholdsvis enkle midler skulle plan og kokeribygninger i Grytviken kunne holdes vedlike og sikres for besøkende slik at de for fremtiden kan gi et inntrykk av dimensjonene i anlegget.



Figur 15 Flyfoto av flenseplan og fabrikanlegg i Grytviken. Planet ligger midt i bildet omkranset av kljørr-, bein- og spekk-kokerier. Bak disse sees guanofabrikken og de store guanolagrene. Helt i bakgrunnen sees Petrel ved kai utenfor hvalbåtverkstedet.

Når det gjelder øvrige enkeltbygninger, så er altså bestyrerboligen (villaen) allerede i en viss grad vedlikeholdt i Husvik. Det er å håpe at dette kan fortsette. En eventuell museumsutstilling i Grytviken bør legges til villaen der og den bør følgelig

restaureres. Villaene både i Stromness og i Leith er stående, men preget av sterkt forfall.



Figur 16 Bestyrerboligen i Grytviken.

Det er å håpe at samtlige kirkegårder kan vedlikeholdes. Enkelte støtter er falt ned, og gjerdene er ikke sammenhengende. Men et begrenset vedlikehold må til for at de vil se skikkelig ut og være sikret mot dyr.

Ved alle stasjoner finnes enkeltgjenstander som det kan være verd å sikre. Bibliotekene i Leith og Husvik bør således sikres dersom det er praktisk mulig. Det samme gjelder hvalbåtutstyr. En del av kokerianleggene kan idag være unike (så som Hartmann-kokerne og Rose-Down-anleggene) og er industrihistorisk interessante. Det samme kan sies om kortarkivet ved hvalbåtlageret i Leith. De praktiske vanskelighetene forbundet med eventuell flytting vil imidlertid antagelig umuliggjøre en fullstendig sikring. Det utførte registreringsprosjektet har verken hatt

kapasitet til eller hatt som målsetning å sikre gjenstander, men å foreta vurderinger av ønskeligheten og muligheten for det.

I tillegg til en rekke eldre vrak, er det fire 1900-talls hval- og selfangstbåter på Syd Georgia. Vi anser en restaurering av Karrakatta som urealistisk. En sikring mot videre forfall kan imidlertid være mulig. Petrel i Grytviken, som er den eneste flytende hvalbåten, blir i en viss grad ettersett av britisk personell, og dette arbeidet burde intensiveres som en del av et eventuelt museumsprosjekt i Grytviken. En hevning av hvalbåten Albatross og selfangeren Dias kan også være både mulig og realistisk innen en slik ramme. Fartøyene bør under ingen omstendighet fjernes fra Syd Georgia annet enn for verkstedsopphold. De gir alle et verdifult bidrag til å bevare stedets karakter.

En kan spørre seg om det i det hele tatt bør investeres arbeidskraft og penger på å ta vare på noe som helst på et såpass avsidesliggende sted som Syd Georgia. Et vern har selvsagt bare verdi dersom stedet blir besøkt. Det vil neppe noen gang komme mange besøkende til øya, og ambisjonsnivået for vern må sees på den bakgrunn. Men det har gjennom flere år vært jevnligeskippsanløp, også av turistskip. Dette ser ut til å øke ettersom turistrasfikk i hele Antarktisosområdet er for oppadgående. Helt siden stasjonene ble forlatt har forfallet møtt turistene, og de har sikkert selv også bidratt til at det har økt. Det er å håpe at man ihvertfall ved én landstasjon forsøker å stoppe denne forfallstrenden. Istedet bør de besøkende bys et slags museum der de kan få en fornemmelse av et stykke meget spesiell industrihistorie.

