

Alt om bord er fett og olje

I hvalfangstsesongen 1920-30 var det for første gang inspektører om bord i hvalkokeriene «Skytteren», «Strombus», «Pontos», «Suderøy», «Falk» og «Ole Wegger». Rapportene de skrev gir oss et interessant inntrykk av forholdene om bord.

DAG I. BØRRESEN

Lugarforholdene ble ansett som meget bra. Det ble påvist lite sykdom ved legek kontrollene. Det forekom en del skader ved ulykker og «maveonder», veneriske sykdommer var det «praktisk talt ikke.»

En av inspektørene fortalte at arbeiderne på flenseplan ble så tilgriset av blod at det var vanskelig å holde det rent under tekk - «alt ombord er fett og olje». I bysser og messer var det visstnok ganske bra forhold, da det «nu benyttes messegutter for alle om bord.»

Luften i mannskapslugarene var for dårlig på flere av kokeriene. Disse lugarene lå ofte nede under dekk hvor ventilene i skipssiden ikke kunne åpnes, enten fordi de lå så langt nede, eller fordi det ble hivd opp spekk og kjøtt på utsiden.

Noen steder føyk det kullstøv og oljegass rett inn i lugarene.

Folkene er bortskjemte

Inspektørene var enige om at kosten var langt bedre enn kravene i det norske kostreglementet for sjøfolk.

Det «ualminnelig hårde arbeidet», krevde kaloririk kost, men man uroet seg for at kostholdet kunne være skadelig i det lange løp. «Det finnes vel ikke et sted i land hvor man lever så kraftig som ombord på hvalfangst. (...). Hvis man tok vekten på mannskapet når de går ombord og når de mønstrer av, tror jeg det lett vil vise sig at ikke all mat er gått med til utførelse av arbeide.

Tre ganger varm mat om dagen er uten tvil mere enn en normal mave tåler i lengre tid, og slett ikke maver som ikke er vandt til slik forpleining. Å få redusert noe på kosten lar sig neppe så lett gjøre, da folkene er bortskjemt, og vil ikke forstå at det er til deres eget beste.»

50 levende griser

Det var god tilgang til grønnsaker. Bortsett fra på «Pontos» hadde alle kokeriene kjølerom «så der til stadighet er fersk kjøtt». I tillegg kom kjøtt fra slaktingen om bord.

På enkelte av kokeriene hadde man opptil 50 levende griser «som på den tid de er ombord blir kolossalt store, da der efter så mange mann blir en masse avfall.»

En inspektør fortalte at brødet hadde vært godt overalt. Det fulgte egen baker med hvert av kokeriene, og som re-



HARDT ARBEID: Arbeidere i sving ved beinsaga.

FOTO: HVALFANGSTMUSEETS ARKIV

gel var det også eget bakeri om bord. Det var dessuten rikelig tilgang til gode poteter.

En inspektør fortalte at hvalfangerne ikke alltid hadde vært «betraktet som mors beste barn», men nå var det visstnok andre tider. Hvalfangerne hadde forandret seg.

Det var alle slags folk om bord på ekspedisjonene og ikke lett å definere en «ekte» hvalfanger - «av de ca. 9.000 mann som i dag er ute, er det naturlig nok mange forskjellige kategorier mennesker, og det finnes en god del som har tatt ut på fangst på grunn av de dårlige tider i land, og som ikke blir her i lengre tid.»

Rapportene fortalte at de fleste hvalfangerne var rekruttert fra landdistriktene i Vestfold og at de fleste arbeiderne om bord på kokeriene var bønder. På hvalbåtene var det sjøvante folk fra kyststrøkene som dominerte.

En inspektør forklarte at de økonomiske nedgangstidene trakk langt flere

yrkesgrupper til hvalfangsten enn tidligere. Folk med «utdannelse av alle slag, skolelærere, studenter, forstkandidater, ingeniører, håndverkere, forhenværende forretningsmenn og skipsredere» reiste visstnok på hvalfangst.

Arbeidstempoet ble beskrevet som høyt og konkurransepreget. Arbeidsinnsatsen lå langt over hva man var vant til på land, «der arbeides bare for et mål, og det er å få mest mulig gjort. Den ene oppildner den annen til å prestere det ytterste, for alle har jo part og konkurransen mellom kokeriene er hård.»

Svartellingsting

Hvalfangstarbeiderne ble framstilt som en disiplinert og rendyrket arbeidsstokk. Dette ble forklart med at fortjenesten om bord var bra, søkningen til flåten langt større enn behovet for arbeidskraft, og at dette gjorde det mulig for arbeidsgiverne «å sortere ut mindre gode elementer.»



SLAKT: Levende griser utgjorde et viktig tilskudd til kjøttforsyningen om bord.

FOTO: HVALFANGSTMUSEETS ARKIV

CHIPS ON!!



Blekkhusholder

Den gang da man skrev med penn og blekk, var blekkhuset ofte plassert i en holder. Blekkhusholderen ovenfor i tre, alabast og hvaltann kunne man absolutt være bekjent av.

Ellers var vel opplæringen i kunsten å håndtere pennen og blekket på den tiden en blandet opplevelse. For gutter, og venstrehendte, var vel opplevelsen nærmest skrekkblandet.

Tekst: Odd Galteland
Bilde: Erik Evensen



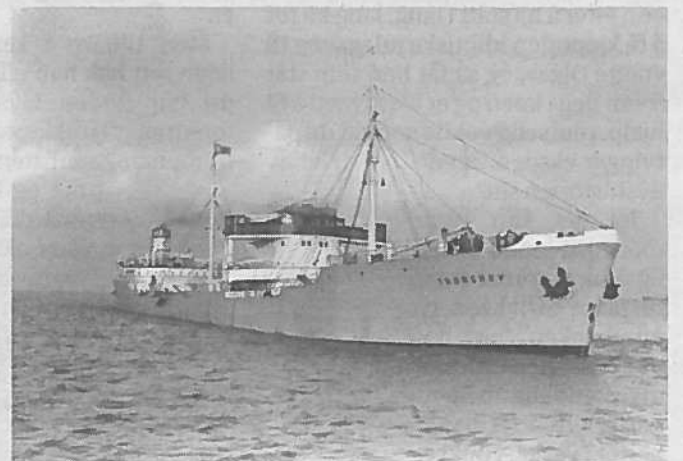
Inspektørene forklarte at mange av hvalfangerne var redde for ikke å gjøre en god jobb og kanskje ikke få hyre året etter. I tillegg var høyt arbeidstempo med på å drive opp produksjonsresultatet som deler av fortjenesten «parten» ble beregnet ut i fra.

«Har en mann mistet sin stilling i et rederi er det vanskelig for ham å få noe å gjøre i et annet, da man aner hvorfor han har mistet sin tidligere stilling. (...) Man forstår da lett hvilken makt ledelsen har over sine folk, og det er derved meget lett å holde den nødvendige disiplin ombord. Blant gode hvalfangere ser man sjelden forsøk på avluring ved å simulere syk. De fleste som er syke må holdes fra å arbeide, da enhver vet at man neste år ikke tar med folk som har vist sig sykelige.»

Godlynte og barnslige

Rapportene beskrev kameratskapet mellom hvalfangerne som godt, men man mente at mennene ble litt brutale i et ensidig mannsdominert miljø - «man kan i korthet si om hvalfangerne:

Ualminnelig arbeidsomme, utholdende, godlynte, barnslige, bra mennesker, for det meste fri for politiske interesser. For en stor del gjelder dette også dem som har ledelsen om bord.»



M/T «Thorshov»

Motortankeren «Thorshov», 9 955 brt., ble bygd i Tyskland i 1935 for Bryde & Dahls Hvalfangerselskap A/S (A/S Thor Dahl).

Ved krigsutbruddet var skipet underveis fra Sourabaya, Indonesia til Wellington, New Zealand med olje. I mai 1941 innleder skipet transporten av olje fra Det karibiske hav til England.

Stort sett foregikk reisene over Atlanterhavet i konvoi. Mer enn 50 ganger krysset Thorshov Atlanterhavet i løpet av krigen. Ofte fungerte hun som «Escort oiler», det vil si at hun ga bunkersolje til eskortefartøylene og samtidig fungerte som depot for dypvannsbombene som eskortefartøylene trengte i kampen mot de tyske ubåtene.

Thorshov overlevde krigen, og ble i 1954 solgt og skiftet navn til Montemar. I 1959 ble hun solgt til opphugning.

Tekst: Odd Galteland
Bilde: Ragnar Iversen