

## Innlandskrabber på kvalfangst – årsaker og omfang

Av Per Ottesen

Det er rart kor fort vi gløymer...

Når eg fortel at innlandskommunane, særleg i Oppland og Telemark hadde store inntekter gjennom skatt frå sjøfolk og kvalfangarar er det nesten ingen som vil tru det. Det faktum at Gudbrandsdalen, og ikkje minst Fronsbygdene, var ”storleverandør” av kvalfangarar og sjøfolk i dei første ti-åra etter krigen ser ut til å vera ukjend for dei fleste i dag. Når ein tenker på kor mange som anten i familiesamanheng eller på annan måte var berørt av dette, skulle ein tru at denne store utferda ville sitja i ”manns minne” enda. Det er da ikkje så lenge sidan? Men den gjer ikkje det. Utanom dei som var med, og deira næraste familie, er det svært få som veit noko særleg om denne aktive perioda som ”globetrottarar”. For dei som er unge i dag ser det ut til at dette er heilt ukjent, og det lyt vi gjera noko med!

Offisiell statistikk, skattelister og folketeljingar fortel ikkje så mykje at det gjer noko. Det er også lett å sjå at det som fins av statistikk ikkje er korrekt ut frå det ein veit frå egne erfaringar. Mannskapslister og anna informasjon som rederia og kvalfangarmuseet har i sine magasin er svært vanskeleg og tidkrevjande å få ut. Eg forsto fort at viss noko skulle skrivast om dei lokale sjøfararane våre og det dei opplevde, var det mest berre muntlege kjelder å halde seg til. Eg måtte også begrense temaet noko, og valde å skrive om kvalfangarane som representantar for alle dei som dro ut. Det er eksotisk og spanande med kvalfangsten. Det å reise til Antarktisk for ein døl må ha gitt så mange nye inntrykk og opplevingar at det må ha vore noko heilt spesielt for dei som var med. Eg har også registrert nokre av dei som var i handelsflåten, men det er for det meste ”upløygd mark”.

Eg klarde å få registrert ca. 250 mann frå Gudbrandsdalen som var ute på kvalfangst, og det er sikkert ikkje alle. Dei fleste var ute mellom 1948 og 1968, men vi hadde folk på feltet og på landstasjonane, for eksempel Leith Harbour og Grytviken på Sør-Georgia også før krigen. Mange tusen mann var sysselsette gjennom kvalfangsten, og enda fleire fekk arbeid og inntekt gjennom ringverknadene, både lokalt i Vestfold og nasjonalt. Og sist, men ikkje minst, kvalfangsten sikra landet gode inntekter og viktig råvare til norsk industri. Tenk berre på konsekvensane av den korte notisen som sto å lesa i Aftenposten den 15. mai i 1945: ”Sir James Clark Ross er på heimtur til Norge med 17.000 tonn kvalolje. Oljen skal fordelast mellom De-No-Fa og Sandar fabrikkar, og vil gi råstoff til 20 millionar kilo margarin”. Noko av ei gladmelding i ei tid med slik ”feitthunger”!

Det er også viktig å få konstatert kor høg status kvalfangsta hadde den gongen. Norge var eit foregangsland og ei stormakt innan kvalfangst, og dette betydde ikkje så reint lite for den nasjonale sjølkjensla!

Kvalfangsten var viktig for landet, og alt i alt var haldninga til kvalfangsta mest berre positiv i mange år. Dei som tok del i denne fangstinga (eller fiskinga, som kvalfangarane gjerne seier) har ikkje noko å skjammast over når ein ser det med datida sine augo. Ordet kvalfangst har i dag fått ein annan og flauare smak. Dette har i hovudsak dukka opp i bakkant av kvaleventyret og skuldast både at overfangsting nær på førte til ein katastrofe for kvalbestanden, og fordi verdsopinionen har utvikla ei meir negativ haldning til jakt og fangst generelt og av ein eller annan grunn jakt på sjøpattedyr spesielt.

At kvalfangsta på dei fleste felt fekk ein heller sørgelig ende er eit faktum. Den store pelagiske kvalfangsten i Sørishavet var for det meste over i 1963, sjølv om det var nokre ”krampetrekningar” til og med 1967/68-sesongen. Men da var det også definitivt slutt! Det i seg sjøl er eit godt argument for at historia om denne tida må skrivast ned mens det enda fins folk som hugsar. Det er i alle fall heilt sikkert at ei slik tid – med ei fangsting av slike dimensjonar – aldri vil koma attende.

## **FLEIRE BANEKRYTANDE OPPFINNINGAR**

Lat meg ta nokre minutt med kvalfangstsoge:

Kvalfangsta fram til 1925 foregikk på sett og vis ”landbasert” både når det galt landstasjonane og kokeria. Landstasjonane låg på Sør-Georgia mens mange av kokeria fangsta ved Sør-Shetland. Grunnen til at også kokeria måtte halde seg nær land var det store behovet for ferskvatn under produksjonen. Men så kom den fyrste store og banebrytande oppfinninga:

### **Opphalingslippen.**

Medan dei tidlegare hadde opparbeidd kvalen mens den flaut i sjøen, kunne dei nå ta den om bord. Det var kvalskytteren Peter Sørli som i 1924 tok ut patent på opphalingslippen – ”**brekken**” til dagleg. Nå kunne dei arbeide nesten uansett værforhold. Alt året etter kom det fyrste kokeriet utstyrt med Sørli sin opphalingslipp. Det var kokeriet ”Lancing” som var først ute. Ei anna oppfinning kom snart etter; Dei første åra måtte to mann gå ned i den bratte og sleipe slippen og feste ei wire rundt halen på kvalen som skulle vinsjast opp. Det var fleire som mista livet under denne operasjonen. I 1932/33 kom **saksa eller kloa** – også kalla ”**fiskevinsjen**” - som dei kunne manøvrere ned med ein bom og gripe kvalen i halen utan at nokon måtte ned i brekken for å assistere. I tillegg til desse oppfinningane vart det også utvikla **avsaltingsanlegg** (evaporatorar) som kunne produsere ferskvatn av sjøvatn.

Med desse nye oppfinningane var det duka for neste (og svært store steg) i utviklinga. Nå kunne kokeria operera langt til havs og nesten uavhengig av landstasjonar. Mange fangstlisensar gikk ut i slutten av 1920-talet, og nå nytta mange av rederia høvet til å bygge om kokeria sine etter dei nye prinsippa. Det vart også vanlegare å spesialbygge kvalkokeri, som for eksempel ”Kosmos”. Fangstinga til landstasjonane på Sør-Georgia avtok, og held seg stabil og låg. Innan 1931 var dei fleste av landstasjonane på Sør-Georgia forresten nedlagde, og Sør-Shetlandfeltet vart oppgitt. Uavhengige av konsesjon frå myndighetene på øyane som kvalfangstselskapa nå vart, fekk den pelagiske fangsten ein rekordstor auke. Som ein illustrasjon på den meiningslause rovfangstinga som nå tok til kan eg fortelja at det frå 1925 til 1968 vart fanga ca. 1 million kvalar pelagisk i Antarktis, medan det vart fanga godt under 270.000 kvalar frå landstasjonane og dei landbaserte kokeria i heile perioden frå 1904 til 1968.

Nye kvalfangstselskap vart skipa, og i rekordsesongen 1930/31 hadde Norge 29 flytande kokeri, fem landstasjonar og 160 kvalbåtar. Dei produserte 2.316.962 fat olje til ein verdi av 150 millionar kroner.

## **OPPLAGSÅRET**

Nå vart produksjonen for stor. ”Botnen datt ut av bøtta” og alt såg svart ut. Kvaloljen hadde fått konkurranse av jordolje både som fyringsolje og smøreolje, og mange vart sittande med store lager av kvalolje som det var mest umogleg å få seld. Det vart sagt den gongen at det var lettare å selja eit lass sand enn eit lass kvalolje.

Alle dei norske og ein god del av dei utanlandske selskapa la båtane sine i opplag sesongen etter, og det vart gjort nokre forsøk på å lovregulere fangsta. Dei fleste kvalfangstselskapa inngikk ein avtale om kvoter både på antal kval og mengde med olje. I 1935 vart tida for kvalfangsten ved norsk lov

reduisert til 4 månader, og i 1937 vart det innført ein internasjonal avtale som fastsette lengde på fangsttida og minstemål for kval som kunne skytast.

## FANGSTINGA SKYT NY FART

Med tanke på å verne bestanden ser ein ikkje rare resultat av desse ordningane. Alt i sesongen 1933/34 var alle selskapa i full drift att. Den største fangsten vart registrert i 1937/38-sesongen med over 46.000 kvalar – 15.000 blåkval, 28.000 finnkval og 2000 knøl. I tillegg til dette må det i tråd med ”tradisjonen” ha vorte fanga både sperm- og seikval, så det er enorme mengder vi talar om her. Oljeproduksjonen for sesongen er da også oppgitt til å vera 3.3 millionar fat. Bortsett frå krigsåra held fangsten seg på eit høgt nivå med gjennomsnittlige fangstar på over 40.000 kvalar i året fram til rundt midten av 1960-talet. Ei slik overdådig høsting av ressursane kunne ikkje ende på annan måte enn det den gjorde!

Kvalflåten fekk stygg medfart under krigen. Alle kokeria, på tre nær, vart senka eller sette ut av spel på andre måtar. Dei som ”overlevde” krigen i bra stand var ”Sir James Clark Ross”, ”Thorshammer” og ”Suderøy”. ”Rossen” var forresten ikkje så gamal som mange trur, for det kom ein ny ”Ross” i august 1930, bygd hos Furness Shipbuilding Ltd. Den var det første kokeriet med dieselmotorar. Den fekk med seg 30 sesongar og hadde sin siste sesong i 1964/65.

Under krigen var det minimal fangsting; I sesongane 1941-43 fekk berre ”Thorshammer” fangste. Etter å ha avslutta sesongen 1940/41 i Antarktis dreiv dei med spermkvalfangst utanfor Peru og Ecuador. I sesongen 1943/44 fekk dei fangsta i Antarktis att.

Etter ein hard tørn som konvoiskip over Atlantaren med olje og krigsutstyr fekk ”Sir James Clark Ross” i sesongen 1944/45 fangste i Sørishavet med 8 kvalbåtar og kokeriet ”Suderøy” som depot- og hjelpeskip.

I 1945 sto Norge på ”på bar bakke”, og måtte bestemme seg om dei skulle bygge opp ein ny flåte. I Vestfoldbyane var kvalfangsten den viktigaste inntektskjelda, og det vart fort bestemt at ein skulle bygge opp att ein ny kvalfangstflåte så fort som råd var. I 1945 gjorde alle dei norske selskapa ein avtale om fellesdrift i perioden 1945/48. Overskotet skulle delast i to like delar. Eine delen skulle fordelast på selskapa i forhold til dei tapa dei hadde hatt under krigen. Den andre halvdelen skulle fordelast mellom selskapa på grunnlag av ei fastsett klasseinndeling.

Etter påtrykk av Nortraship vart det i 1943 gitt løyve til å bygge eit nytt norsk kokeri. Dette vart levert i 1945, seld av Staten til selskapa Globus og Polaris (Melsom og Melsom i Larvik) og vart døypt ”Norhval”. Det tyske kokeriet ”Walter Rau” var verdas best utstyrte kvalkokeri da det kom i fangst i sesongen 1937/38. Sterkt krigsskadd vart det reparert og modernisert og gitt til Norge som krigsskadeerstatning etter krigen. Det fekk navnet ”Kosmos IV”, og vart det kokeriet som fangsta lengst. Siste sesongen var 1967/68. Det vart seinare seld til Japan.

Britane mista mest alt dei hadde av kvalkokeri og hjelpebåtar. Dei fekk det tyske kokeriet ”Unitas” i krigsskadeerstatning i 1945, og i oktober same året tid fekk Salvesen sitt første nye kokeri, ”Southern Venturer”. Det vart bygd på lisens frå Ministry of War Transport samstundes med ”Norhval”. ”Southern Harvester”, som vart rekna for å vera Salvesen sitt ”flaggskip”, vart levert frå verftet i oktober 1946.

Den norske flåten voks sakte men sikkert, og ”Thorshavet” vart levert i 1947. Den hadde sin siste sesong i 1966/67, men fekk med seg ein del lønsame turar som tankskip under Suezkrisa i 1967 før den kom heim for godt i 1968. ”Thorshøvdi” vart levert i oktober 1948, og hadde sin siste sesong i 1965/65. Dei gamle kokeria C. A. Larsen og Antarctic låg i norske havner, stygt nedslitne etter tysk

krigsteneste. Disse vart tekne sørover og sette i stand. Dei fleste kvalbåtane var også borte da freden kom, og det måtte i all hast byggast om ein del korvettar og andre mindre fartøy til kvalbåtar og hjelpefartøy. Det er mykje å fortelja om denne tida, men her har eg nevnt dei båtane som er mest interessante for oss dølar.

## **FORSØK PÅ REGULERING AV FANGSTA**

Alle var klar over at viss kvalfangsten tok seg opp att til gamle høgder, måtte det regulering til for å ikkje øydelegge kvalbestanden heilt. Den Internasjonale Kvalfangstkommisjonen vart oppretta i 1949. Her vart dei 16 viktigaste kvalfangstnasjonane einige om å vedta ein begrensa fangstsesong. Dei ville også verne visse havområde for fangst frå kokeria og dei freda småkval og hodyr med ungar. Det vart og bestemt at kvar nasjon berre hadde lov til å fange eit bestemt antal kval, kalla ”blåkvaleiningar”. Ei blåkvaleining er anten ein blåkval, to finnkvalar, to og ein halv knølkval eller 6 seikvalar. At desse kvalartane var sidestilte kom av at olja var av same kvalitet og kunne blandast. Talet på dyr var ikkje bestemt ut frå storleiken, men kor mykje olje ein kunne få av dyret. Knølen er f.eks. relativt liten, men gir mykje olje.

Spermkvalen er ikkje nevnt i denne samanhengen og det har to årsakar: For det fyrste at oljen var av ein annan (og betre) kvalitet, slik at den ikkje kunne blandast med olje frå andre kvalsortar. For det andre ser det også ut til at spermkvalbestanden fortsatt var så stor at den var ”fritt vilt”, dvs. at den ikkje var ein del av dei avtala kvotane. At kvalfangarane fortel at dei fanga spermkval (og berre det) i ein periode på ca. 1 måned før den ordinære fangstsesongen starta den 7. januar, viser at dette er riktig.

I tillegg til at det vart tildelt kvotar vart kvalfangstsesongen også sterkt begrensa; Generell fangst var lovleg frå 7. januar til 12. april, bortsett frå blåkvalfangst som starta 1. februar, og knølkvalfangsten som berre vart lovleg i 4 dagar, frå 1. til 4 februar. Og uansett når i sesongen kvoten var fyllt for kokeriet var fangsten slutt for det året. Dette var store restriksjonar, men som vi skal sjå – bestanden fortsatte å gå ned. I 1963 var blåkvalen erklært som sjelden og vart totalfreda. I åra etterpå gikk den kvalfangsten vi kjenner nesten i oppløsning og tok slutt for Norge sin del i 1968.

## **KVEN REISTE PÅ KVALFANGST – OG KVIFOR?**

Så kjem vi attende til kvalfangarane våre:

Å dra på kvalfangst i Sørishavet var ingen spøk for heimekjære dølar. Rett nok har vi her i bygdene mange hundre-år lange tradisjonar for å reise ut på arbeid og på handelsferder, men dette var noko heilt anna. Kvalfangarane var borte frå heimen frå september/oktober til mai/juni, og dei var så langt borte frå bygda og folket sitt som det mest gikk an å koma.

Dei som var fri for plikter og ansvar her heime såg vel gjerne dette som ein moglegheit til å oppleve det store eventyret – og så var løna god! For dei som hadde familie og andre ting å ta omsyn til var det ei tyngre avgjerd å dra ut. Alt ansvar for barn og familie måtte dei leggja over på ektefelle eller slektningar. Dårlege kommunikasjonar og enorme avstandar gjorde dei heilt hjelpelause viss noko skjedde her medan dei var borte. Ein kvalfanger sa at han aldri såg ungane stå på ski under oppveksten. Dette plaga han noko, for han var glad i å stå på ski og ville gjerne ha opplevd å få ta ungane med på skitur. Ein bagatell vil vel mange si, men for meg eit døme på kor totalt far var skild frå familien sin medan han var nede i isen.

Enda tyngre vart det dersom dei ”vintra”, dvs. at dei tok mellomsesongen på landstasjon. Dei fleste vintra i Leith Harbour, Strømnes eller Grytviken på Sør-Georgia. Da vart fråværet frå heimen totalt på nesten 2 år. Men løna var god, og mange valde, trass saknet av familien, likevel å ta ei vintring eller fleire for pengane sin del. Mange kom att med pengar nok til å byggja hus eller ta seg råd til andre ting som heva levestandarden monaleg, og da var det vel kanskje verd prisen?

At talet på kvalfangarar vart så stort i midtdalen har som nemnt ovanfor klar samanheng med at ”Kiss” Rosenlund, som budde på Nybak øvst i Sødorpygda, hadde kontakt med ein kvalbåtagent i Tønsberg som heitte Onesimus Andersen. Han representerte dei britiskregistrerte kokeria ”Southern Venturer” og ”Southern Harvester”. Eigarane var rederiet Chr. Salvesen & Co. som var registrert i Leith i Skottland. Dei hadde som regel at det skulle vera 50% nordmenn og 50% britar om bord i kokeria, men som ”gode nordmenn” henta dei flest britar frå Shetland og Skottland – nesten nordmenn dei også frå gamalt!

Fru Rosenlund var ein fargerik og spesiell person som alle kjente. I fleire år fungerte ho mest som eit hyrekontor for midt-dalen. Ho tok ikkje betaling for tenestene sine, men eg har fått fleire døme på at alt gikk ekstra greit dersom hyresøkjaren hadde med ei halvflaske brennevin til henne. Da vart det fort skrivi eit ”anbefaleselsbrev” med påskrifta: ”Skal ha hyre. Ekstra kjekk gutt”.

Rederiet Rosshavet med sin ”Sir James Clark Ross” (”Rossen”) hadde dølar i arbeid i alle år. Dette kjem nok av at reder og konsul Johan Rasmussen hadde hytte på Børkdalen og at det var han som skaffa dei jobb.

I fjellbygdene i Telemark var det mange rikfolk, deriblandt skipsreiarar, som jakta og fiska. Dei leigde seg hjelp og assistanse av ungdom i bygda og oppdaga fort at her var det arbeidsvillig ungdom med bein i nasen. Fann dei ”gode emne”, tilboud dei hyre, og mange tok ved tilbodet. Slik var det sikkert i mange andre bygdelag også. Felles for dei alle, uansett korleis dei nå fekk seg hyre, var at dei var vane med hardt arbeid og lange dagar. Dei var også svært pliktoppfyllande og ærlege.

Ein artig bieffekt av denne nære kontakta mellom arbeidsgjevarar og arbeidstakarar, var at jentene også fekk gode jobbar. Mang ei bygdajente vart tilsett som hushjelp eller fekk andre jobbar i heimane til desse ”på øverste hylla”. Og etter kvart vart dei ”fine bydamer”, og ikkje så reint få vart koner og mødre i desse familiane!

## **STARTEN PÅ DEN SISTE STORE KVALFANGSTPERIODEN**

Det ser ut til at det var i 1949 at kvalfangareventyret tok til for fullt for frøningane. Det året reiste m.a. fleire sødorpingar ut. Seinare var det gjerne ”klikkar” med ungdom som reiste ut frå same grenda. Frå Lalm reiste det ut sju karar frå ein liten repp rundt Eidefoss. Frå Venabygd dro det ni karar på slutten av ’50-talet.

**Ole Aansløyken** frå Venabaygda var ein av dei ni karane frå Venabygda som reiste ut, og han deler gjerne med oss sine tankar og opplevingar i samband med si tid som kvalfangar. Eg let han fortelja historia si med eigne ord:

### ***Hvalfangerhistorie***

Det var mange ungdommer som reiste ut på hvalfangst i 17-18årsalderen fra Gudbrandsdalen. Fra mitt distrikt var det veldig mange som dro. I de to sesongene som jeg kjenner best til (1958-60) var det 9 menn fra Venabygd som dro ut.

Vi hadde alle gardsarbeid på sommerstid, men om vinteren var det dårlig med noe å ta seg til. Vi fikk nyss om at det var ei dame i Sødorp som kunne hjelpe oss. Hun het fru Rosenlund. Jeg og en kamerat dro dit en kveld. Vi ble godt mottatt og bedt inn, og søknad til rederiet ble sendt. Høsten kom, og vi gikk og ventet i spenning på svaret fra Salvesen. Omsider fikk vi beskjed om at vi hadde fått hyre. Vi skulle møte i Tønsberg på en viss dato.

Vi kom til Tønsberg, men kokeriet var ikke kommet, så vi måtte vente en ukes tid. Vi var veldig spente på hvordan båten, som skulle bli vår arbeidsplass og vårt hjem, så ut. Omsider kom da "Southern Venturer", og vi kom oss om bord og fikk tildelt lugar. Deretter ble vi straks sendt på vår første jobb; Vi skulle heise opp "pakker" med plank fra en lekter. Vi var ikke særlig høye i hatten da vi gikk nedover skipssida i en tauleider, men vi greide en jobb vi aldri hadde vært med på tidligere, og var godt fornøyde med oss selv. Planken vi hadde lastet ble brukt til å legge på et ekstra dekk på båten før sesongen startet.

Det var stor spenning da kokeriet la fra kai. Nå var det ingen vei tilbake. Vi hadde valgt å prøve oss til sjøs, og nå fikk det bære eller briste! På nedturen var vi innom Aruba, der vi fikk vårt første møte med tropene, og etter en sjøtur på ca. 1 måned kom vi omsider til Syd-Georgia. Der lå det 13 hvalbåter klare for fangst og ventet på oss.

Vi hadde vært 505 mann på nedturen. Nå gikk mange i land for å gå til sine jobber på landstasjonen i Leith Harbour, og andre gikk om bord som mannskap på hvalbåtene. Nå ble det adskillig bedre plass i messa for oss som var igjen.

Så begynte fangsten, og spenningen var stor for å se den første hvalen som ble halt opp på dekk. Da den første seihvalen ble vinsja opp, fikk vi se en av verdens største pattedyr på nært hold, og mange ble store i øynene. Senere tok vi både spermhval, knølhval og blåhval. Den ene større enn den andre! Jeg husker spesielt en blåhval som var enorm; Den ble målt til 96 fot, og etter vanlig beregning skulle den veie opp i mot 100 tonn, da de regnet ca. 1 tonn pr. fot som en tommelfingerregel.

Jeg fikk jobb i kokeriet som kokeassistent. Tre eldre karer skulle være mine arbeidskollegaer. Jeg kunne ikke ha fått det bedre, for karene tok hånd om meg som om de skulle være far min!

Andre året jeg var ute, søkte jeg jobb i maskinen. Jeg fikk hyre som maskingutt, og skulle stå til tjeneste for maskinistene. Da jeg kom ned i maskinen den første dagen oppdaget jeg at jeg hadde et problem. Alle de andre der nede var britiske! Jeg kunne ikke et ord engelsk, så i det øyeblikket ønsket jeg meg virkelig tilbake til Venabygda! Men etter hvert gikk det bedre, og jeg lærte snart å forstå hva slags jobber jeg skulle utføre.

Den første oppgaven for dagen var å hente kaffe og te til maskinistene. Da den serveringa var unnagjort, skulle jeg vaske de hvite kjeledressene til maskinistene. Etter en tid laget de en vaskemaskin som letta jobben min vesentlig. Maskinguttene hadde også ansvaret for renhold av leidere og dørk. Alt skulle skures med stålbørste. Rensemiddel var diesel!

Vi hadde to helikoptere på koka. Helikopterne drog ut om morgenen for å lete etter hvalstimer, og ga beskjed til skytterbåtene hvor de skulle finne dem.

Høsten i Sørishavet begynte å nærme seg. Alle om bord gledet seg nå til å se slutten på en travel sesong. Vi kom omsider tilbake til Syd-Georgia og la til kai. Alle som hadde hatt jobb i land og på hvalbåtene kom da om bord på kokeriet for hjemreisa.

Etter en måneds tid kom vi til Liverpool i England. Halvparten av mannskapet var britiske, så der var det en hærskare av damer som møtte oss for å hente mennene sine hjem. Vi ble kjørt med buss til Newcastle og reiste videre til Oslo med passasjerbåten Blenheim.

## **PIONERANE**

Nokre dølar var ute før krigen også, men dei gjorde truleg lite av seg. Eg har ikkje sett noko døme på at dei prøvde å verve andre bortsett frå kanskje ved eitt høve, då det dro fleire saman for å arbeide på eit tysk kokeri.

Frå Sødorp veit vi at Hans (Nigard) Brandvold dro ut så tidleg som i 1926. Den turen endte tragisk, for Hans vart sjuk og døydde i Fransk Kongo. Eg har ikkje funne ut om han var stasjonert der, eller om dei berre var innom på ned- eller opptur. (Det var landstasjon for kvalfangst i Kongo den gongen. Kan vera stasjonen i St. Lopez.)

Hans Kleiven frå Sødorp dro ut i 1933. Han hadde overteke garden etter far sin, og økonomien var skral. Han fann ut at kvalfangst var ein måte å skaffe seg kontante pengar på. Han var nok den første som fekk hjelp av fru Rosenlund. Dette var året etter det store opplagsåret, og mannskapet ville ikkje gi frå seg jobbane sine. Hans var heldig og fekk ein av dei fire ledige jobbane som Salvesens rederi hadde å by på. Hans tilsette Alfred Hage som gardskar, og segla ut med kokeriet "New Sevilla".

Dei reiste via Southampton. Der fekk dei forresten 30 smågriser om bord, men dei mista halvparten av dei i ein storm på overfarten til Aruba. Hans reiste frå Norge med 10 kroner i lommepengar. Tiaren var i god behald heilt til Aruba i mellom-Amerika. Der vart noko av den brukt på ein drosjetur og ein grøn bananklase. Bananane fekk nå ellers bein å gå på, for det var fleire av mannskapet som sneik seg til å "hausta" av godsakene. Hans fortel ellers at dei budde trongt; Det var 8-mannslugarar med 4 køyer over kvarandre på kvar side. Den gongen var det berre norsk mannskap, med unntak av 20-30 mann som dei henta på Falklandsøyane. Det var eit godt bibliotek om bord, og så hadde dei boksekurs som Hans seier han fekk god bruk for seinare! Løna var god. 1800 kroner for 7 månaders arbeid var mykje pengar den gongen. Dei kunne også få arbeide overtid etter 12-timersskiftet, og da var løna kr 1.50 pr time!

Frå Sør-Fron var det tromsøværingen Ingebrigt Sakarias Bilvik som var førstemann ut. Bilvik gifta seg og bosette seg på Sør-Fron ca. 1915, og dro på kvalfangst kort tid etter. Av papira eg har ser det ut til at han var ute kvart år heilt til 1937 med unntak av eit par sesongar. Totalt fekk han med seg 17 sesongar, og i tillegg overvintra han fleire gonger. Petter Bakstad var tidleg med Bilvik på fangst, kanskje alt i 1916, men kor mange år han var ute veit eg ikkje. Nokre år seinare dro Olaf Skansgård og Ingvald Nøstegårdshagen ut. Olaf berre i sesongen 1923/24, medan Ingvald var ute i mange år. Ingvald busette seg til slutt i Sandefjord. Gudbrand Baukhol reiste ut i 1935 og fekk med seg 18 sesongar på "Rossen" og ein noko spesiell sesong på kokeriet "Pelagos". Ja, og så var det Aksel Bergset da, som også var ute i mange år. Han var ein av dei som vart henta til England frå Sør-Georgia og internert i Storbritannia under krigen. Her vart det soldatutdanning og oppdrag i Finnmark på slutten av krigen. Han fekk dermed ein "sesong" på rundt 6 år.

## REISA TIL ANTARKTIS

Reiseruta ned til isen var spanande nok for ein døil; Salvesenbåtane gikk til vanleg frå Tønsberg til England. Deretter kryssa dei Atlanteren og hadde ein stopp i Aruba i mellom-Amerika. Der bunkra dei og tok om bord fleire forsyninger – og mannskapet fekk sin fyrste smak av ”rom og cola” – ein heller ukjent drikk i etterkrigs-Norge. I Aruba var det ”tropisk” på alle vis; Billig sprit, klær og sko, eksotisk frukt, rare souvenirar og mange andre ting. Og berre det å vera i tropane med palmer, framande blomar og eit anna levesett var ei oppleving. Mange vedgår at det gikk med ei heil månadshyre der.

Nokre fekk nok gratis kost og losji hos politiet etter ei eksotisk tropenatt, og andre fekk oppleva å bli ”akterutseila”, men etter det eg har hørt, kom dei fleste vidare til Sør-Georgia utan alt for store problem.

Nedturen i 1960 blir hugsa av mange. Det året var det politisk uro på Aruba, så barane var stengde. Berre nokre engelskmenn fekk tak i noko sprit, men dei drakk visst for alle, blir det fortald. Nok av det; Karane hadde fått beskjed om at ”Southern Venturer” skulle gå frå Aruba på eit bestemt klokkeslett. Men karane ”visste” at båten alltid var forsinka. Så dei tok sjansen på å vera i land langt over tida. Da dei kom til kaia, hadde båten gått! Nå var gode råd dyre (kr 10.75 for å vera korrekt), for karane, 48 i talet blir det sagt – og mange av dei var dølar – måtte leige seg ein taugbåt og reise etter. Det vart ein spanande tur, og mange hugsar enda med gru kor redde dei var da dei entra den høge skipssida i taugstige. Det vanka mykje kjeft etter dette, og engelskmennene sloss så dei måtte gøymast under dekk. Rekninga pr. mann for taugbåt vart altså kr 10.75 – behørig trekt på avregninga ved avmønstring. ”Ordnung must sein”! Det var forresten nokre karar som heller ikkje kom seg med taugbåten, så dei ”haika” med ”Southern Harvester” dagen etter.

Frå Aruba gikk ferda rett til Sørishavet og øya Sør-Georgia. Der låg båtane nokre dagar og gjorde seg klare for sesongen. Seinare var dei knapt i land, for tankbåtar kom ned frå Europa og henta kvaloljen direkte frå kokeria ute på fangstfeltet. Dei hadde også med seg bunkers, proviant og forsyninger ellers – og ikkje minst hadde dei med frisk frukt, grønnsaker og post! Sikkert ein populær gjest!

Ikkje alle rederia følgde same ruta. Nokre reiste via Kanariøyane og/eller var innom Cape Town og andre eksotiske plassar før dei tok siste etappe ned til fangstfeltet. Dei fleste kokeria rekna fire veker både på nedreise og opptur.

Reisa ned til isen var stort sett fylt med ulike oppgaver som vasking, rustpikking, spleising av wire, maling og snekring. Dei kvesste også flenseknivar og krokhar og gjorde klar markeringsstolpar, radiosendarar og flagg for kvalbåtane. Det vart også lagt eit ekstra dekk av 2” granplankar oppå det andre som eit slags ”varetrekk”. På nokre båtar var dei så råflotte at dei brukte 5/4” eikeplank til dette. Dette ekstradekket vart altså rive av og kasta på sjøen etter sesongslutt. Ola J. Olsen kommenterte da dei kasta ekstradekket på ”Kosmos IV” at ”her hivde de eikeplank for 57.000 kroner!” Shetlendarane undra seg forresten over at dei ikkje såg ein einaste hammer i bruk. Nordmennene snekra med øks. Dette spurde eg karane om, og det var nok riktig dette. Med øksa var det lettare å hogge unna for hola på dekk og framspring og hindringer her og der på dekket. Dessutan var det vel noko meir tyngde i ei øks. Slik plank er solide greier å spikre i!

Sjølv om det var mykje å gjera på nedturen vart det da også tid både til soling og diverse idrettsøvingar, så turen var vel rimeleg bedageleg samanlikna med det slitet som møtte dei under fangstinga. Da vart det 12 timars skift og gjerne noko overtid i tillegg, så det var bra at karane var vant



med hardt arbeid. Sjølv om karane seier at jobben var eit slit, sit det nok att eit minne om ei svært spesiell tid. Dei opplevde ei sjøreise i tropiske farvatn så vel som i issørpe, sjølve fangsta og slaktinga, isen, naturen, lukta – ja, heile turen baud på ei rekke av nye og uvanlege innslag og opplevingar som dei fleste i dag seier at dei ikkje ville ha vore forutan.

## **MANNSKAPET**

Til vanleg var det eit mannskap på ca. 500 mann på kvart kokeri, men sume år var det opp til 700 mann. Da er også mannskapa på kvalbåtane og dei som arbeidde på landstasjonane i sesongen medrekna. Slett ikkje nokor lita bedrift!

Ein skulle kanskje tru at det kunne bli problem av at mannskapet var av to nasjonalitetar, men det ser ut til at dette stort sett gikk greit. Arbeidslaga vart gjerne samansette som ein-nasjons-lag og dei åt gjerne i forskjellige messer, men ellers snakka dei saman etter beste evne og levde stort sett fredeleg saman. Det var fleire slike fleirnasjonale mannskap; Salvesen hadde 50/50 britar og nordmenn, i Grytviken var det 50/50 argentinarar og nordmenn. (Dei ”argentinske” karane kom også frå Kviterussland, Polen og andre østeuropeiske land, så der var det nok ein del språkproblem.) Dei siste to åra ”Kosmos IV” fangsta, hadde dei eit stort innslag av japanske mannskaper, men neppe nokor 50/50 samansetting.

## **EIT SAMFUNN I MINIATYR**

Det var mange oppgaver om bord på eit kvalkokeri. Dei var eit lite samfunn som måtte klare seg sjølve i fleire månader. Difor måtte det eit apparat til for å sørge for reinhald, mat, reparasjonar, foredling av fangsta osv. Det var dølar i mange av desse jobbane, men dei som ”synast” best for oss som ikkje var med, var dei som jobba på dekk med nedskjæringa av kvalen. Det er frå deira arbeidssituasjon vi får dei mest dramatiske bilda, for dei hadde eit svært spesielt arbeidsmiljø; Dei enorme slakta var ei utfordring, men også blodet, innmaten og ikkje minst mageinnhaldet til dei store dyra som hadde så utrulege dimensjonar. Karane vassa i blod, spekk, store dynger med blekksprut, reker og krill. Ikkje rart dei trong ”lårings” for å beskytte arbeidskleda, og grove piggar under hælane for å kunne gå tryggare i klinet. Legg til arbeidande vinsjar og wirer, skodde og damp, is og uvær, lukta, lydane og uroleg sjø under beina, så kanskje du klarer å forestille deg eit bleikt bilde av det desse karane var med på!

Under dekk var det også stor aktivitet, sjølv om den var noko vanskelegare å få auge på; Her var kjelane der spekket vart kokt ut og vidarebehandla. Oljen frå kjelane vart separert og den gode oljen vart pumpa over i tankar (sjølv om dei heile tida omtalar det som ”fat”). Kjeletømmerane tok ut ”graks” (faststoffet) og bein og dette vart tørka og male til mjøl (guano). Under ”Rosa” (kjøttholet) var det ei stor kjøttkvern som mol opp det reine kjøttet før det vart kokt. Deretter vart kjøttet pressa, og væska vart kokt inn til kjøttekstrakt.

Faststoffet vart tørka og male til kjøttmjøl. Beinmjøl og kjøttmjøl skulle berast til sine tankar eller lagerrom, og dette var ein forferdelig jobb. Det var varmt, og det var ein gass som kom frå dette mjølet som gjorde det i beste fall tungt, og i verste fall nesten livsfarleg, å arbeide der lenge om gongen. Arne Sparingen arbeidde ein sesong med å sjaue mjølsekkar, og han har fortalt dotter si at dei arbeidde ein halvtime om gongen og fekk vera oppe i ein time mellom kvar økt. Med det kravet til effektivitet som ellers var der nede, fortel nok dette mykje om kor farleg og anstrengande dette arbeidet var.

Tankane ombord skulle brukast både til brenselolje og kvalolje til forskjellige tider i sesongen. Når dei skulle ha kvalolje i ein tank som det hadde vore brenselolje på, måtte den vera heilt rein, og til dette brukte dei kaustisk soda og damp eller varmt vatn. Dette var eit farleg arbeid, og fleire fekk skader på augene og naken hud av kaustisk soda som slo opp av tanken dersom trykket vart for stort eller dei feilrekna mengda av vatn eller kaustisk soda.

Mat var viktig, både fordi folk i hardt arbeid treng skikkeleg kostering, og det har mykje å seie for trivselen at dette apparatet fungerer 100%. Ombord på båtane var det servering av mat heile døgnet under fangstinga. Det var tre måltid på kvart skift, og til alle måltida var det tilbod om varm mat. Stueren, kokkar, bakarar, messegutur og byssegutar hadde difor ei svært viktig rolle i det daglege liv om bord.

Dagleg reinhald var viktig, og dei trong lege, radiotelegrafistar, arbeidsleiarar, kontoristar, maskinfolk av alle slag, offiserar og i nokre år til og med helikopterpilotar. Alle gjorde sitt for at dette samfunnet skulle fungere så knirkefritt som mogleg. På landstasjonane var det mykje det samme opplegget, og eg meiner det er viktig at eg i denne boka får fram kor avhengige alle ledda var av kvarandre for at alt skulle fungera. Eg vil ikkje at også denne artikkelen skal bli eit slags ”glansbilde” der sjefar, offiserar og dei beste skyttarane spear hovudrolla. Det har eg sett alt for mykje av i ”kvalfangarliteraturen”.

## **SESONG PÅ LANDSTASJON**

Mange dølar overvintra på Sør-Georgia i ein eller fleire sesongar. Mindre kjent er det kanskje at det var ein god del dølar som arbeidde i land også under fangstsesongen. Landstasjonane skulle fungere på lik line med kokeria, så her trongs all slags arbeidskraft. I tillegg til at dei vanlege funksjonane i eit slik samfunn skulle gå rimeleg knirkefritt, skulle bygningar og anlegg haldast i orden, og nye hus og installasjonar skulle byggast. Johannes Hagen dreiv med bygging og støping i Leith Harbour i fleire sesongar. Alf Larssen og Borger Hvattum var også i den bransjen i sesongen 1952/53. Kjell Johnsen vart etter ein kort periode, da han var med å vinsje i land utstyr frå båten, snart tilsett på vaskeriet. Det vart også fangsta til landstasjonen, og Paul Skar jobba på beinmjølfabrikken.

## **KVALFANGARAR I KRIG**

Gudbrand Baukhol frå Sør-Fron fekk med seg nokre dramatiske månader dei to fyrste krigsåra. Han snakka ikkje mykje om dette heime, så det er ikkje så mange opplysningar å finne her i bygda. På internett har eg likevel klart å finne ut ein god del om det Gudbrand og mange andre var igjennom, og med atterhald om ”hol” i dokumentasjonen er historia til Gudbrand som fylgjer:

Gudbrand starta karriera si som kvalfangar i 1935. I alle år på eitt nær seila han med kokeriet ”Sir James Clark Ross”. 19 sesongar fekk han med seg i alt. I 1940 var dei på heimreise og hadde ein stopp i Dakar i Senegal (Vest-Afrika). Båten dro frå Dakar den 3. april 1940. Det som skjedde den 9. april er kjent: Alle skip skulle melde seg til nøytral eller alliert havn, noko som også skjedde. ”Rossen” havna i første omgang i Halifax. Vi finn han att som konvoiskip frå New York i januar 1942, da den nesten gikk tapt på grunn av eit formidabelt uvær over Atlantaren.

Det var 6300 nordmenn på norske og utanlandske kokeri og kvalbåtar denne sesongen. Dei som var på utanlandske båtar vart vel anten internert i Storbritannia som Aksel Bergset, eller så vart dei sende heim. Mange tok også bustad i utlandet, for eksempel i USA. Dei 11 norske kokeria og 105 kvalbåtane som hadde fangsta i sesongen 1939/40 hadde med seg 152.000 tonn kval- og spermasettolje og representerte store verdiar både mht tonnasje og last. Regjeringa rekvirerte alle båtane den 22. april og selde olja til USA og Storbritannia. Dei fleste kokeria vart deretter dirigerte til Halifax i Canada. På desse båtane var det 2000 mann, og dei hadde det svært vanskeleg til Notraship fekk etablert ein treningsleir, Camp Norway, i Lunenburg rett utanfor Halifax.

Notraship motsette seg sterkt at kvalkokeria skulle setjast inn i den risikable konvoifarten over Atlantaren. Dette var kostbare skip, og dei meinte det var tryggare med fangsting i Sørishavet enn i atlantisk konvoifart. Det vart difor beslutta at 3 norske fangstekspedisjonar skulle sendast til Sørishavet i sesongen 1940/41, noko som skulle vise seg å bli katastrofalt.

Kokeria ”Ole Wegger”, ”Pelagos” og ”Solglimt” (som fungerte som depotskip) og 11 kvalbåtar vart den 14. januar 1941 kapra av en tysk raider (eg. lett slagskip/hjelpekryssar – ofte ”forkledd” som sivilt handelsfartøy under jakta på allierte skip) som logisk nok i slike farvatn heitte ”Pinguin”. Kokeriet ”Thorshammer” og nokre få kvalbåtar kom seg unna i ein svært så dramatisk aksjon som det ikkje er plass til å skildre i detalj her.

Eg tek berre med at ”Thorshammer” gikk attende til Sør-Georgia og fanga fram til 11. april, da dei vart beordra til New Orleans for å losse oljen dei hadde om bord. Utpå hausten 1941 segla dei til Peru og fanga der ein god del spermkval. Da Japan kom med i krigen vart denne fangstinga stoppa, og ”Thorshammer” gikk inn i konvoifart som ordinært tankskip fram til 1945. Ein engelsk kryssar, ”Queen of Bermuda” var heile tida nede i Sørisen og dekkka dei som fangsta der. Det var ingen trefningar med tyske skip i denne perioden.

Eg vil også ta med ein liten detalj som er nevnt i 1. bindet av **”Handelsflåten i krig”**: Under overfarten til Bordeaux klarte nordmennene om bord i ”Pelagos” å kaste på sjøen ei flaske med ein håndskriven lapp på eit nokså klønete engelsk. Der sto det: ***”Til alle allierte skip! Vennligst rapporter øyeblikkelig til den Britiske Marine (eg. Br. Naval Control) at den flytande fabrikk S/S Ole Wegger og fire kvalbåtar (og) den flytande fabrikk S/S Solglimt vart kapra av ein tysk raider den 14. januar medan fabrikkskipa låg side om side. Den flytande fabrikk S/S Pelagos og sju kvalbåtar vart kapra same kvelden utan moglegheit for å koma seg unna. Vi har nå kurs for ei tysk havn med fanger om bord. Lasta er 10.700 tonn kvalolje.***

***Flytande fabrikk S/S Pelagos i rom sjø den 17. februar 1941.*** (Flaska vart plukka opp av nokre fiskarar nær Pernambuco, nordaust i Brasil, to-tre månader seinare).

Det ser altså ut til at Gudbrand tok hyre på ”Pelagos” for å få med seg ein sesong til i staden for å segla i konvoifarten over Atlantaren. Dette valget av ”karriere” gjorde at han vart ein av dei 574 sjøfolk og fangstfolka som vart tekne til fange av tyskaren i denne aksjonen. Dei vart sette fri frå ”Pinguin” den 25. januar 1941 (klokka 00:30 faktisk - tyskarane er grundige i loggføring!) og førde

som prise til Frankrike der dei vart internerte i Le Verdon (Bordeaux) den 11. mars (klokka 18:15 presis!). Under kapringa i isen vart ingen drepne, men ein mann døydde under fangenskapen i Frankrike. Korleis det var med tap seinare veit eg ikkje.

Dei fleste fekk ellers reise heim nokså fort, men nokre måtte bli att på kokeriet, og det er desse eg har prøvd å følge vidare.

”Pelagos” vart i alle fall reinska for utstyr, og kvalolja vart lossa. Den 17. april seier loggen at ”dei siste av det norske mannskapet har reist til Sandbostel-leiren”.

Sandbostel ligg mellom Bremerhaven og Bremen i Nord-Tyskland. Det var ein kjempestor krigsfangeleir. Offisielle papirer seier at det fram til 1945 haddde vori over 1 million fangar frå 46 nasjonar der.

Om forholda i leiren skriv tyskarane sjølve: *”I april 1941 vart eit område sør for leirgata sperra av. Her vart det etablert to leirar for mannskap frå allierte skip. Det var ein leir for mannskap frå marinen (Marlag) og ein interneringsleir for sivilister (Ilag). Desse fangane levde under langt betre kår enn dei innsette i dei andre avdelingane i leiren.”*

Det Internasjonale Røde Kors protesterte likevel mot at sivile sjøfolk vart innkvarterte i ein krigsfangeleir. Leiinga i Wehrmacht bestemte da at frå oktober 1941 skulle desse fangane fløttast til leiren Westertimke (nær Bremen). Ein interessant detalj fann eg frå Westertimke. Marlag-menyen var truleg lik Ilag-menyen og var som følger: Frokost: To skiver brød og ein halv kopp erstatningskaffe. Middag: Suppe kokt på nepe og poteter. Kveldsmat: tre poteter. Ein gong i månaden fekk dei ein liten bit hestekjøtt og litt sukker. Det hende og at dei fekk ein liten bit ost til frokostskivene. Det høres litt ”magert” ut det her, enda om tyskarane sjølve seier at desse folka hadde vesentleg betre stell enn andre fangar!

Dei vart rimeleg bra behandla i fangeleirane. Ingen fangedraktar og ikkje noko straffarbeid. Men dei var under sterkt bevaktning, og hadde oppstilling og navneopprop morgon og kveld. Men heile tida var dei halde i uvissa kva som skulle skje med dei, så det var nok mange tunge dagar for karane.

I april 1942 skjedde det noko: Dei vart førde til togstasjonen og fekk ei to dagar lang reise utan at dei fekk veta kvar dei skulle. Den andre dagen vart dei beordra ut av toget, Det viste seg at dei var i Stettin i Polen, og dei fekk ein 13 kilometer lang marsj ned til havna der dei gikk om bord i det berykta fangetransportskipet ”Donau”. Dei vart godt mottekne om bord. Dei fekk straks eit måltid ”lapskaussuppe”, som fangane tykte var veldig god! Det var berre nokre få soldatar om bord, så dei følte seg så trygge at nokre til og med tok sjansen på å knipse eit par bilde. Dei hadde faktisk fått behalde skipssekkane og eignelutane sine.

Den 1. eller 2. mai segla dei med kurs for Oslo. Vakthaldet var fortsatt beskjedent, men det var ei anna fare som lura; Allierte fly og ubåtar kunne angripe dei når som helst, så dei sov i fulle klær og med flytevestar på. Alt gikk bra, og dei kom til Oslo den 4. mai. Tyskarane hadde lagt opp til eit propagandaarrangement rundt denne spesielle heimkoma, så det var stort styr da dei kom. Nokre – mest offiserar og leiarar – fekk tilbod om gratis lunch og lommepengar. Dei ”vanlege” sjøfolka og fangarane vart nok ikkje så raust oppvarta; Gudbrand fekk eit restaurantkort, togbillett til Harpefoss og 15 kroner i kontantar! Det gikk ikkje noko tog før dagen etter. Gudbrand hadde ikkje lyst til å reke gatelangs om natta, så han snakka med ein politimann og fekk overnatte på ein benk på politistasjonen. På heimreisa var han så sulten at det meste av pengane gikk til mat på Hamar. Da han sto på Harpefoss

stasjon, hadde han 25 øre att. For desse 25 ørene fekk han skyss heim med Gålå-bussen! Ikkje rare hyra å slå i bordet med det ...

Men gleda var nok stor i heimen, for gjennom dei to siste åra hadde dei ikkje hørt noko frå Gudbrand eller visst kvar han var eller om han var i live i det heile.

## **ARBEIDSLØNER OG BONUS**

Løna var god, særleg i dei første åra etter krigen. Først på 1950-talet var det 10-11.000 kroner på konto for ungarane da sesongen var over, og det var godt over gjennomsnittsløna her i bygdene den gongen. Ein må og hugse at dei hadde kost og losji under heile sesongen. Ikkje rart da at nokre av karane vart litt overmodige og "slo ut håret" i nokre hektiske sommarmånader før dei dro ut att?

Dei som var gifte fekk trekk i hyra kvar månad avdi familien fekk fast utbetaling medan karane var på feltet. Avmønstringa for desse karane var vel difor ikkje så "raus" som for ungarane, men ein brukbar slump kom dei nå heim att med likevel når dei fekk oppgjør for overtid og bonusar. Peder Johnsgard hadde 600 kroner i grunnhyre pr. månad. Heile beløpet vart senda til kona hans. Da han mønstra av om våren fekk han eit sluttoppgjør på ca. 4000 kroner. Som vi ser gjorde bonusar, overtid og andre tilleggssytingar på eit godt år at hyra vart nesten dobla.

Harald Johansen frå Gausdal fekk ikkje så solid hyre. I sesongen 1960/61 var han på kokeriet "Norhval" som dekksgut. Der var grunnhyra 197 kroner i månaden. Med overtid hadde han 1400 kroner på bok ved avmønstring, og det imponerte vel ingen?

Lønene var ellers lagt opp med ei heller lita grunnhyre i botnen. Hjø Salvesen var det ein lønnsstige på 12 trinn, der 12 var lågaste trinnet. (Ein kuriositet: På landstasjonen var det griskokken som var i klasse 1, dvs. den av arbeidarane som var best betal! Det fortel både noko om arbeidsmengde og også om ansvaret.) Så fekk dei tillegg for antall fat olje og andre foredla produkt, overtid (som også var gradert etter lønnstrinn), helgetillegg osv., så alle var svært interesserte i eit godt resultat for kokeriet og følgde nøye med i dagsfangster og alt som kunne ha innverknad på løna. Da var det vel heller ikkje rart at "kvalsjuka", dvs. det mismodet som tok alle når det ikkje kunne fangstast, var ei alvorleg sjuke. Det var keisamt, og inntekta gikk ned. Og så var det som oftast styggvær eller tåke som var årsaken til fangststoppen, og ein blir vel ikkje muntrare av det heller?

For å få full løn måtte ein ha fylt 24 år. Dette var det ikkje alle som visste da dei reiste, og derfor følte dei seg litt lurt. Men slik var nå eingong reglane, så det var berre å spele med dei korta ein hadde. Og dei fleste fann sin plass i dette samfunnet utan noko problem. Nokre av dei yngste mønstra som messegutar, byssegutar og hjelpemenn både her og der om bord. Dei fleste av frøningane arbeidde på dekk med partering av kval, eller under dekk der koking av spekk og kjøtt, separering av kvalolje, produksjon av kjøttekstrakt ("bovril") og beinmjøl gikk føre seg. På dekket finn vi visstnok jolleguten lågast på rangstigen. Deretter kom hukarar, skjerarar, lemmarar og flensarar i god blanding. Flensarane hadde to graderingar etter erfaring og ansiennitet. Eit flenselag besto av to 1. flensarar, ein 2. flensar og to jollegutar. Jollegutane sto for vinsjing og forflytning og snuing av skrotten. Det var fleire slike graderingar i andre jobbar også, men flensarane skulle ha eit ekstra godt handlag for å få jobben gjort i ein fart. Dei tok fyrste taket med det ytre spekket på kvalen alt mens kvalen var på veg opp brekken og

medan inspektøren bestemte kjønn og alder og tok mål og registrerte individet. Her gikk det unna, og helst skulle flensinga på akterplanet vera gjort på 10-15 minutt. Lemmelaget besto av ein 1. lemmer, ein 2. lemmer og ein jollegut, og det var til vanleg to lemmelag i arbeid på same tid. Lemmarane delte skrotten i passande stykke og tok ut innmaten, skjerarane skar opp kjøttet og hukarane var sjauarane som drog kjøtt, spekk og bein til kjelane som kokte ut oljen. Jolleguten rodde ikkje båt, men styrde med sneller og dro ut wire frå vinsjane. Dette var ein svært tung jobb, og passa nok best for dei unge og sterke. Det var kranførarar eller vinsjoperatørar og ei mengd andre arbeidsoppgåver som hadde sine titlar. Kor spesialisert det var, ser ein for eksempel i at det var ein mann på kvart skift som heitte lokkeskruaren. Jobben hans var å montere lokka på trykkjelane og skru dei til så dei vart heilt tette. Til dette brukte dei grafittpakningar.

Ein mann var slipar. Han hadde som einaste oppgåve å halde flenseknivane kvasse. Dei hadde også eigen smed, men han hadde nok meir varierte oppgaver. Mange jobbar var organiserte som lagarbeid. Arbeidslaga vart kalla gjengar, som for eksempel ”bein-gjengen”.

## **ARBEIDSTILHØVA**

Gangen i ekspederinga av ein kval var i hovudsak slik: Ved hjelp av ei saks eller klo vinsja dei kvalen inn på akterplan (bakre dekk) gjennom opphalingsslippen, kalla ”brekken”. Dette var eit hol bak i båten som gjorde at dei kunne få ombord kvalane og arbeide i mest alt slags vær. Var været for ruskete, la dei seg i ly bak eit isfjell og fortsette arbeidet!

På akterplanet vart det ytre laget av spekk flensa av med spesielle flenseknivar. Dei strimla spekket opp i lange remser som dei festa ei wire i og drog laus med vinsj. Spekket vart så delt opp i passande stykke og kasta i kokekjelane under dekk. Deretter vart skrotten slepa under ein overbygd portal som vart kalla ”beden” og over på forplanet. Der kom lemmarane med sine jollegutar og grovparterte skrotten. Dei tok ut innmaten av dyra og delte den opp i delar som var små nok til at andre kunne arbeide vidare med dei. Det var slike mengder med blod, innmat, mageinnhald og anna på dekket at karane måtte bruke lårhøge støvlar eller ”lårings” av oljelerret for å verne seg mot det verste sølet. Så fort lemmarane hadde gjort grovdelinga kom skjerarane og skar og saga kjøtt og bein ned til passande stykke som hukarane i sin tur drog fram til nokre hol i dekket med dei langskafta, spisse krokane sine og styrta det nedi. Karane drog store lass om gongen – mange gonger var lasset større enn deira eigen kroppsvekt. Litt av eit slit!

Det var fleire hol på dekket. Dei var runde og ca.1 meter i diameter. I holet der dei styrta reint kjøtt var det ei stor kjøttkvern. Dette holet vart av shetlendarane kalla ”Rosedown”, og nordmennene kalla det ”Rosa”. Nokre av shetlendarane fortalde forresten at når dei hadde ”full kok”, dvs. at produksjonen gikk for fullt, var det så travelt ved kjøttkverna at dei ikkje fekk røykepause. Nokre av karane sikra seg difor harpundelar som dei fann i kvalskrottane. Desse kasta dei i kjøttkverna når dei trong ei pause, og maskineriet måtte stoppast for å bli rensa og overhala. Temmeleg liddelig, spør du meg, men ingen eg fortel det til er forundra. Shetlendarane hadde ord på seg for å vera litt ”bedagelege”. Dei hadde eit uttrykk som dølane irriterte seg svært over, og det var ”it’s plenty time to Christmas” i tydinga at ting kunne vente med å bli gjort. Dette passa ikkje til dølane sitt lyte og haldning til jobben.

Kjøttet som vart ekspedert ned i ”Rosa” vart altså kverna til kjøttdeig. Blodvatnet vart ”dekantert”, dvs at 6-8 blodvatndekantere skilte blodet frå den andre væska. Blodet vart sendt i kjøttekstraktkjelen og vatnet pumpa ut. Så vart kjøttet kokt og pressa. Den væska dei fekk ved kokinga vart også dekantert

for å skille væska som skulle til kjøttekstraktkjelen og noko dei kalla limvatnkonsentrat. Det var vel 20 limvatndekantere. Dampen som hadde gått gjennom kjelane var her kondensert og den batt store mengder olje som ellers ville ha vorte spyla over bord. Ved å skille ut dette limvatnet fekk dei tak i denne olja og kunne vinne ho ut på ein enkel måte. Det blir sagt at med denne teknikken fekk ”Kosmos III” 14.000 ekstra fat med olje i sesongen 1949/50! Resten av væska vart kokt inn og foredla til kjøttekstrakt. Faststoffet vart tørka, mole til mjøl og fylt i sekkar. Spekket og beina vart kokt i store kjelar for å få ut oljen og det var eigne hol i dekket for dette. Utkoket var kjørt gjennom store separatorar som skilde ”grakset”, dvs. faststoffet, frå den fine olja. Restavfallet frå desse kjelane og ”grakset” vart det laga beinmjøl (guano) av. Shetlendarane fortel at den ferdige olja vart kvit og stiv som smult når den vart nedkjøla. Dei seier at mange nordmenn tok kniven og skar bitar av den stive olja og åt den. Ingen døl kjenner seg att her, så dette er kanskje eit rykte som har festa seg som eit resultat av at ein eller annan har ”tøffa seg” for shetlenderane.

På nokre av dei eldste kokeria vart restavfallet dumpa på sjøen, men generelt kan ein seie at heile dyreskrotten bortsett frå noko av innmaten vart nytta.

Det vart meir og meir viktig å ta vare på og bearbeide ”biprodukta”, for medan prisen på kvalolje gikk ned, vart biprodukta betre og betre betalt. På nokre kokeri kokte dei olje av levra. Oddvar Lillesæter arbeidde på leverplanet i to år og forklarte meg litt av prosessen: Levra vart kapp og lagt i kjelane. Så vart det tilsett sjøvatt og kaustisk soda (seinare vart det brukt trichlorethylen) og levra vart kokt heilt sund så den var som svart kaffe. Deretter vart det tilsett kvalolje og separert tre gonger og pumpa til ein tank fremst i båten. Der vart produktet separert ein gong til og fylt på 10-gallon kanner og forseгла. Dette produktet vart kalla ”vitaminisert kvalolje” og seld til den farmasøytiske industrien. Av denne prosessen vart det mest ikkje avfall, og det vesle som var vart dumpa på havet. Andre kokeri produserte leverolje og levermjøl etter same prosessen som når dei laga kjøttekstrakt. Båe metodane ga gode ekstrainttektar.

Nerkjevane på spermkvalen vart kokt og tennene trekte ut og pakka i kasser for salg i England (og mykje vart borte som råmaterialar til souvenirproduksjon om bord).

Det mest ”spesielle” biproduktet eg har hørt om, er kvalhypofyser. Jens Haverstad var lettmatros på ”Kosmos IV” ein sesong, og da var ein del av jobben hans å samle inn hypofyser av kvalen. Særleg interessant var hypofysen frå kvalfoster. Kva dette produktet vart brukt til veit eg ikkje, men Jens meinte å ha hørt at det vart brukt i medisin mot leversjukdomar.

Som ein ekstra ”bonus” hadde dei ofte med seg levande selar og ikkje minst pingvinar som vart selde til dyrehagar i Europa. Den som var griskokk på nedtur fekk som regel jobben med å vera fôrvert for desse dyra på oppturen. Karane fortel enda om ein shetlendar som hadde denne jobben på ein av turane. Han vart karakterisert som ”ein djevel” med filetkniven!

Nokre gonger vart råstoffet brukt litt for godt spør du meg; Dersom kvalen får ligge ei tid, tek den til å esa opp. Den blir fylt av metangass som produserast i kvalen når den rotnar. Viss ein ikkje stikk eit hol i den så gassen kan koma ut, blir den til slutt rund som ei kule, og kan faktisk rett og slett bli ”eksplosiv” og farleg. Det at kvalen rottna fort, førte også eit anna problem med seg. Dette kalla dei for ”brent kval”. Spekket held seg bra ei god stund, medan kjøttet rottna. Når dei fekk inn ”brent kval” som anten hadde vore brukt som fender for lenge, eller som hadde ligge ute på feltet i fleire dagar, fekk karane ein lite delikat jobb. Dei flensa kvalen som vanleg, og når dei fekk den inn på forplanet, kunne kjøttet vera så rote at det rann utover dekket som gul sennep! På fleire av dei norske kokeria vart det sagt at dei berre brukte spekket av slike kvalar og dumpa resten på sjøen, men på Salvesenbåtane skyfla dei dette svineriet ned i produksjonshola saman med den gode vara. Ikkje rart at

ein av kvalfangarane sa til meg at det gikk mange år før han i det heile klarte å drikke ein kopp buljong!

## **FARLEG ARBEIDSPASS**

Å falle nedi eit slik hol over kjelane kunne vera farleg, særleg når lokka ovar kjelane vart opna og temperaturen var høg. Men det gikk helst bra det og; Det går ei historie om at Birger Grimerud datt nedi eingong, men at han kom frå det heilt uskadd. Ja, han hadde til og med pipa i kjeften da dei fekk han oppe på dekket att! Dette er vel kanskje ikkje heilt sant, sjøl om Birger vert karakterisert som ein riktig spreking.

Regelen var, at hvis dei ikkje klarte å nappe laus kroken da lasset strauk nedi holet, skulle dei sleppe kroken og la den bli med ned. Ofte var desse lunsane med kjøtt og bein så store og tunge at dei kunne dra karane med ned av tyngda. I den samanhengen blir det fortalt om noko av eit karstykke som Ola Huskelien gjorde ein gong: Saman med to andre slepa han eit ribbein av ein blåkval mot holet. Dei fekk enden av beinet nedi og rykka laus krokane. Men kroken til Ola satt fast slik at han vart dregen med. Til sist sto han på kne ved holet med hovudet nesten nedi og skulle altså ha sleppt kroken. Men i skrekk og kanskje sinne og, fann han ekstra krefter frå ein eller annan stad, dro ribbeinet opp av holet att og slengde det inn på dekk. Gløymde eg å fortelja at eit slik ribbein var 5-7 meter langt og vog opp til 300 kilo?

”Ola fekk ord på segt for å vera sterk etter dette”, sa Ole Kleiven tørt då vi snakka om dette.

Dekket på eit kvalkokeri var ein farleg arbeidsplass. Likevel hørde eg mest berre om ”nestenulykker” når eg gjorde intervju, så det gikk nok stort sett bra. Men farane lurde frå sagblad som surra, vinsj- og kranwire som kunne slå deg overende og mange andre ting på ei utruleg hektisk og til tider kaotisk arbeidsplass, så dei måtte fort lære å passe seg. Det viser seg ellers, interessant nok, at når det var ”full kok” og ekstra hektisk på dekket, skjedde det nesten aldri uhell. Det var når tempoet dabba at ulykkene kom, for da vart vel konsentrasjonen noko redusert også.

Eit fenomen kunne skape farlige situasjonar; Lange ”reimer” av spekk vart styrta med enden først ned i kokeholet. Dei rende fint ned ei stund, men når spekket var nesten nedi, tok enden til å rotere rundt holet i stor fart. Fleire hadde fått juling av den ”tampen”, og i verste fall kunne det knekke eit leggbein eller to. Hugs at karane sto spikra i dekket av broddane dei hadde under skohælane, så dei glei ikkje så lett unna når slaget av spekket eventuelt kom. Enda arbeidsplassen i seg sjølv var farleg og at dei fekk prøve både storm, orkan og nærkontakt med is og isfjell, var det faktisk ikkje ei einaste dødsulykke som ramma frøningane i desse åra etter krigen det eg veit.

Den einaste som døydde der nede var Odd Lien frå Kvam. Han døydde den 28. november 1961, berre 24 år gamal. Dette hende rett etter at dei kom ned til ny sesong, og Odd vart gravlagd på kyrkjegarden

Trass i alle farar og det noko primitive utstyret (etter vår målestokk) var dette eit effektivt slakteri; På eit skift frå kl. 06:00 til 18:00 skar dei ned og kokte 10-12 kvalar! Eg tillet meg å tru at det kanskje tok noko lenger tid når fangsta var blåkval av det største kaliberet. Nokre av dei karane vog over 100 tonn. Dei kunne vera opptil 30 meter lange – og som vi har høyrd, eit einaste ribbein kunne vega 300 kilo! Ola J. Olsen fleipa gjerne litt, og sette ting inn i ein samanhang. Han er sitert på at ”vi skjærer ned 50.000 kg med hvalkjøtt på like mange minuttar som det tar en husmor å rense en makrell!”

## **VINTRING**



På landstasjonane merka dei nedgangen tidlegare enn på kokeria. Tre stasjonar vart lagt ned tidleg, og i 1961 var det berre stasjonen i Leith Harbour og verkstaden og slippen i Stromness som var i drift ved sida av Grytviken.

Som tidlegare nevnt, var det ein del som tok jobb på landstasjon i mellomsesongen. Dette kalla dei ”vintring”. Det var godt betalt, og to sesongar pluss vintring utan noko særleg å bruke pengar på, ga ein solid bankkonto ved heimkoma. Nokre frøningar valde da også å ta ei eller fleire ”vintringar”.

Pål Svelle vintra i Grytviken i 1959. Dei var ca. 50 mann der da. I motsetnad til i Leith Harbour åt alle i same messa, også offiserar og leiarar. Pål seier dei var som ein stor familie, og det var eit fint sosialt miljø der. Det vart også servert mykje argentinsk mat, og særleg hugsa han ein god kjøttrett som dei kalla Primera de Alsado. Argentinarane var spesielle med at det skulle vera brød til alle måltid, uansett kva dei åt. Dei reiv brødet i småbitar og åt det tørt som vi bruker flatbrød til enkelte rettar. Den argentinske margarinen som dei brukte kom i boksar som tok mange kilo. Den vart kalla Manteka, og Pål tykte ikkje den var særleg god.

Derimot vart han vant med å drikke ”matè”. Det var ein slags tang/tare-te. Dei hadde te-pulveret og litt sukker i eit lite krus med eit slags sugerør i og fyllte på med kokande vatn. Så vart kruset sendt rundt frå mann til mann til det vart tomt, og så vart det laga ein ny porsjon og senda vidare i ringen. Ein artig og svært sosial skikk, hørest det ut til.

Nokre veker før kvalfangstsesongen tok til att, var dei på selfangst. Pål hadde klart seg bra, og i tråd med tradisjonen vart han spurt om å vera kokk på den utrangerte kvalbåten Diaz som nå vart brukt til selfangstskute. Denne fangstinga varte i ca. 10 veker. (Jon og Hallgrim var også med på denne selfangsta.) Dette var det visst berre Pesca som dreiv med, ser det ut til, for det er ikkje nevnt noko om selfangst frå Leith Harbour eller andre stasjonar. I Grytviken fanga dei sel frå tre båtar, Diaz, Petrel og Albatros.

Dei fanga elefantsel (sjøelefant), og berre hanndyr. Dei tauga med seg ein mindre motorbåt, og brukte den til å koma i land eller inn til isflak der selen var, og skaut den med rifle. Dei flådde selane heilt inn til kjøttet, slik at spekket vart sittande på skinnet. Skinnet med spekket på vart så pakka saman til ein stor bunt. Resten vart liggande att. Buntane flaut, så fangarane kunne tauga dei med seg ut til den store båten. Når dei hadde fullt lasterom, dro dei attende til Grytviken. Der vart det kokt olje av skinnet og spekket. Skinnet var glatt og utan hår, og likna på fleskesvor, så difor vart det kokt saman med spekket. Denne oljen var av sær god kvalitet, seier Pål. Det stemmer nok, for i tidligare tider vart denne olja brukt til både lampeolje og smøringsolje, og den var også mykje brukt til å behandle huder og skinn.

## **MATEN**

Før krigen var nok matstellet så som så for kvalfangarane. Dei hadde ikke kjøle- eller fryserom om bord, så ferskmat vart det lite av. Dei fekk hermetikk (”preservamat”) og tørka eller salt kjøtt, fisk og grønnsaker. Pålegg var det heller ikkje særleg mykje av, spesielt var det eit stort sagn av ost. Sukker, margarin og boksmjølke var ofte rasjonert. Boksmjølka var forresten heilt stiv, og vart ofte skoren i skiver og brukt som pålegg på brødiskiva.

Beriberi er ein mangelsjukdom (av vitamin B) som ”avløste” skjørbuk som den vanlegaste mangelsjukdommen til sjøs. I 1920-åra var det fleire utbrudd av denne sjukdommen blant kvalfangarane, og fleire døydde. Den vart påvist på kvalfangarflåten så seint som i slutten av 1930-åra. I 1930 vart det gjort ein undersøkelse på det kraftige kosthaldet om bord som førte til fordøyelsessjukdommar. Konklusjonen var at kvalfangarane åt for mykje kjøtt og fisk og for lite frisk frukt og grønnsaker. Variasjon i kosten, moderne konserveringsmetoder, hermetikk og kjølerom skulle sikre hensiktsmessig ernæring i framtida. Middagsmenyen var også fast gjennom heile sesongen (og temmelig ”basant”) og var identisk med den menyen dei brukte på dei gamle seglskutene:

**Måndag: Saltkjøtt, fleisk, erter eller bønner**

**Tysdag: Preservakjøtt**

**Onsdag: Stokkfisk**

**Torsdag: Preservakjøtt**

**Fredag: Saltkjøtt, fleisk, erter eller bønner**

**Laurdag: Stokkfisk**

**Søndag: Preservakjøtt eller ferskt kjøtt.**

Som ferskt kjøtt vart det gjerne brukt kvalkjøtt tillaga som biff. Dei hadde også med seg levande grisar så dei hadde ferskt kjøtt og fleisk gjennom sesongen. Men grønnsaker ser vi ikkje mykje av. Seinare var nok fordelinga fisk/kjøtt omtrent som denne menyen viser, men tilberedinga vart langt meir variert. Litt vart det nok snudd på vekedagane også, for hjå Salvesen var torsdag ”bacalaodag”.

Etter krigen var maten ombord meir rikeleg og variert, og tilbodet vart berre betre med åra. I den fyrste tida var det mykje kvalkjøtt på menyen. Men det var ikkje noko problem, sa Alfred Hage. Kokken visste kvar han skulle finne det beste kjøttet og var ute på dekk og sikra seg råvarer frå ”spordstykket” av kvalen. Det vart og speka ein del kvalkjøtt. I seinare år vart det brukt mindre og mindre kvalkjøtt til mannskapet. Mange seier at dei kunne ha tenkt seg kvalkjøtt oftare, for dei hadde så rik tilgang på kjøtt av første klasse. Dei tok rett nok ut ein del av det beste kjøttet på ryggen til seikvalen til mat. Dette vart skore i store terningar og hengt opp til tørking og modning. Dette kjøttet var som den finaste indrefilet, og vart steikt som biff eller servert med brun saus, og var det einaste dei såg av kvalkjøtt på bordet dei siste åra. Slik var også skikken på dei andre kokeria. Karane fekk i staden mykje lammekjøtt, bacalao (som mange hata og enda fleire elska) og noko dei kalla bøffelkjøtt som vart servert som småsteik i saus. Og dei hadde fortsatt fleisk! Kvart kokeri (i alle fall dei britiske) hadde med seg ca. 90 fullvaksne grisar ned til feltet. Desse var plasserte på forplanet, og vart slakta og parterte medan båten låg i Leith Harbour og gjorde seg klar til fangstsesongen. Erter, kjøtt og fleisk var da også ein av dei gjevaste middagsrettane ombord. Ein del frisk frukt og grønnsaker hadde dei med seg nedover, og som eg har fortalt tidlegare kom det minst ein gong i sesongen ferske forsyningar nedover. Det vart ellers brukt mykje hermetiske grønnsaker, så som gulrot og erter, så det ser ut til at dei etter tida absolutt levde godt. Skikkelige middagspauser var det derimot dårleg med. Karane var oftast organiserte i 4-mannslag eller gjengar, og etinga måtte foregå slik at det ikkje hefta arbeidet. Ville dei ha mat laut dei eta på skift. Og regelen var at ein måtte springe fort og eta fort, for arbeidet

hadde første prioritet! I og med at arbeidet pågikk døgnet rundt, var det lettare å få i seg mat før og etter skiftet, for det var alltid mat å få i messa.

## **KVALBÅTEN**

Kvalbåtane var alfa og omega for kvalfangsten. Desse jaktbikkjene måtte ut på feltet og finne og drepe kvalen. I dei fleste høve måtte dei også taue dei attende til kokeriet, sjølv om noko av den jobben også vart gjort av andre og gjerne dårlegare kvalbåtar og slepebåtar som for eksempel ombygde korvettar.

Med så mykje dårleg vær som det var i Sørishavet, er det heilt utruleg at så få båtar gikk tapt. Det er meg bekjent berre eit par totalhavari rapportert etter krigen frå dei norske og britiske selskapa. Hugs at det var langt over 100 båtar i aksjon der nede kvar sesong. Mange av båtane måtte nok søke havn og verkstad for å få gjort reparasjonar etter ublide møter med is, isfjell og spermasettkvalar. Spermen kunne gå til åtak på kvalbåtane og da øydela han som regel propellen. Men uansett tilstand og værforhold klarte altså desse båtane å koma seg i land. Dei mista heller ikkje så mange menn ved arbeidsulykker heller, så her ser vi nok ein fin kombinasjon av dyktige fagfolk, godt sjømannskap, solide og gode båtar – og ein bra porsjon flaks!

Ein av kvalfangarane fortalde at det henda dei hadde så høge bølger at dei såg kvalbåtane over brua på kokeriet. ”Da desse karane kom dumpande ned ved skipssida var det godt å ha eit par kvalskrottar som fendarar, gut”, sa han. Ein vanleg kommentar var at når du jobba på kvalbåt vart du vant til å gå både på skottet og på dørken. At dei klarte matstell, drift av maskinane og anna aktivitet på båten utan å bli skada eller vaska over bord, er meg ei gåte. Men karane var dyktige, og arbeidsfordelinga var lagt opp slik at alle kunne yte maksimalt. Det at skyttaren, som var noko av ein ”konge” i dette spelet, fungerte som øvste leiar og kaptein, mens kapteinen kjørte vinsjane under fangstinga, viser at her har det praktiske fått overta for det formelle. Skiftordningane på papiret sprika svært i forhold til det som var vanleg praksis. Var det behov for det, kunne ei 4-timersvakt lett bli både på 8 og 12 timar når fangstinga gikk for fullt, og her var det ikkje verdt å prøve å klage. Men systemet fungerte!

## **ARBEIDSTID/FRITID**

Karane jobba 12-timerskift. Halve sesongen jobba dei dagskift frå 06:00 til 18:00 og den andre halve sesongen jobba dei om natta frå 18:00 til 06:00. Med frådrag av tre måltid på skiftet skulle arbeidstida bli 10,5 timar pr. skift, men det vart nok sjeldan så lite. Som eg har fortald tidlegare, henda det at det vart så som så med matpauser når det gikk ”full kok”, og dessuten var det ein god del overtidsarbeid. Med 12-timers skift og så hardt arbeid seier det seg sjølv at det ikkje vart så mykje tid til fritidssyslar. Men karane var unge og spreke, så nokre timar hadde dei til overs. Ein populær hobby var å skjera små figurar ut av kvaltenner. Mange laga visst fiskar av desse tennene fordi forma på tanna var nesten som ein ferdig fisk å sjå til. Det vart også skore ut pingvinar og andre dyr og figurar av desse tennene. Nokre mala eller skreiv små vers på kvaltenner og dekorerte rundt. Det indre øyra på spermkvalen var også ein skatta souvenir frå fangstfeltet, for det har ei form som eit menneskehovud i siluett. Desse vart måla med vassfargar, gjerne i par som mann og kvinne, og slike står nok enda i mang ein kvalfangarheim. Nokre batt fiskegarn og andre fekk tak i Sellgrenstoff og laga golvtepper. Atter andre hadde meir ”sære” syslar, i alle fall for eit mannsamfunn, dei hekla dukar, strikka eller broderte! Andre spela litt på eit eller anna instrument, dei spela kort, og så las dei mykje. Det henda dei hadde filmframsyningar om bord, og så hadde dei sigarett-bingo kvar veke. Mange dreiv med forskjellige

idrettsøvingar, mest på opp- og nedtur. Det henda til og med at dei fekk tid til ein landskamp i fotball mellom Norge og Storbritannia mens dei låg i Leith Harbour før sesongstart.

## **HEIMREISE**

Oppturen frå sørisen fylgde ei anna rute enn nedturen. Salvesenbåtane dro fyrst til St. Vincent på Kapp Verde-øyane. Frå der gjekk turen direkte til Liverpool eller Southampton i England før dei dro vidare til Tønsberg.

På oppturen var det noko rolegare enn på nedturen, sjølv om det var meir enn nok av vasking og maling for sume. Ein av karane fortalde i alle fall at han hadde fått ”malingsallergi” etter dette, og at han fortsatt kvitte seg for å ta i ein malarkost. Men når sant skal seiast, så fekk dei nå ein del fritid som dei nytta godt. Kvamværane hadde med eigen fotball. Dei rigga eit nett mot rekka og spela og trena der. Nils Røssummoen seier at dei aldri mista nokon ball på havet! Ballkontrollen var altså rimeleg! Ellers fekk dei sola seg og kosa seg i tropeværet, så det var fine og brune karar som kom heim att ut på forsommaren.

I St. Vincent fekk ikkje mannskapet gå i land, men det var svært til handel med eit hopetal av handelsmenn som kom ut med robåtar og baud fram all slags vare, frå brennvin til levande dyr. Mange ordna seg med små korgar med snøre i som dei kunne fire ned frå kuaugget i lugaren. Ein kartong sigarettar ned – ei flaske brennevin opp! Grei valutakurs det.

Dei fleste Salvesenfolka mønstra av med ein gong båten kom til England. Dei tok tog eller buss til Newcastle og båt frå der og til Oslo. Det vart også vanlegare å bruke fly på heimturen utover på '50-talet. Nokre valde å følge kokeriet i eit par veker til. Da tok dei del i lossinga av olje og reingjeringa av tankane. Dei segla deretter med båten til Tønsberg og mønstra av der. Mange av kvalbåtane og hjelpefartøya var også innom Storbritannia først, men dro vidare til Tønsberg/Sandefjordområdet for vedlikehald og opplag til neste sesong.

Dei norske kokeria var gjerne innom Cape Town, Kanariøyane eller Kapp Verde og gikk deretter rett til Norge. Dei fleste hadde heimehavn i Sandefjord, Tønsberg eller Larvik.

## **HEIME!**

Da båtane kom heim frå Sørishavet var det stort oppstyr i vestfoldbyane. Kjerringar, ungar, foreldre og kanskje besteforeldre med, stilte opp og tok i mot med jubel og store velkomstord. Folk følgde med i avisene og hørte på private samalar på fiskeribølga i radioen dei siste dagane før båten var framme, for dette ville alle vera med på. Folk dro ut med småbåtar for å møte kvalfangarane, og forventningane var skyhøge.

For dølane var heimkoma noko mindre dramatisk enn for vestfoldingane. Det kunne vel vera ein eller annan slektning eller ven som hadde teke den lange turen med bilen for å hente ein kvalfangar heim, men stort sett var det å koma seg til Oslo og seinare heim att med tog. Nokre av dei mest ”lauslopnar” tok seg drosje heim – og tok seg ein dram eller (mange) fleire på heimturen, men desse var ikkje mange. Det var sikkert store gledesscener når kvar enkelt kom heim også, men det hører vi mindre om. For å få ei føling med kva dette betydde for

vestfoldingane og vestfoldbyane, let eg tidlegare ansvarlig redaktør i Tønsberg Blad, Svein Døvle Larssen, fortelja oss litt om stemninga på kaia på slike dagar:

Ingen fest var større enn når hvalkokeriene og hvalbåtene seg inn på de heimlige havner. Kofferter og skipssekker ble, etter grundig tollsjekk, firt ned i tililende motorsnekker, som plutselig ble til inntektsgivende instrumenter for eierne. Bananer i klaser fra Kanariøyene og kjempestore dukker, som ofte var større enn mottakeren, som sjenert måtte klemme en mann hun nesten ikke kjente igjen. Og så bar det hjem i egen bil, i naboens bil, i drosjebil eller gode venners lastebil. Til noen dager i hjemkomstrus, hvor både den hjemkomne og de hjemmeværende trengte litt tid til å bli godt kjent med hverandre igjen. Og hvor samtalen gikk med venner og naboer om hvor man hadde fisket, at man hadde ligget inne ved iskanten i Rosshavet en stund, at det ble noen dager med hvalsjuke før det igjen ble mye fast fisk, om flagget hval, som ikke ble funnet igjen, om han som holdt på å ramle ned i koka, om juleaften da de lå noen timer bak et isfjell, om skytter'n som sto på lemmen og sang "Här är Guda gott at vara", og om hvor varmt det hadde vært på opptur. Samtalene endte som regel med spørsmålet: -Ska' du nerover igjen til høsten?

Svaret var som oftest: -Ja, hvis det blir ei hyre å få så får vi vel ta en sesong té.

Og rundt de voksne sto guttunge med store øyne og lange ører og svor på at det første de skulle gjøre når de var konfirmert, var å ta en tur til Onesimus Andersen i Tønsberg og søke på hyre.

At det merkelige eventyret i Sydishavet også betydde noe nasjonaløkonomisk, at det ga sikre og godt betalte arbeidsplasser, at det ga velstand i hus og hjem var noe vi tok som en selvfølge.

Og hvis noen fra andre kanter av landet spurte hvor vi kom fra, så reiste vi litt på hodet og sa: -Vi kommer fra Vestfold, hvalfangerfylket!

## **ETTERSKRIFT**

Jau då, visst er Vestfold kvalfangarfylket, og visst er Tønsberg, Larvik og ikkje minst Sandefjord kvalfangstbyane. Det vil bli ståande i historiebøkene både på godt og vondt.

Det er likevel på sin plass å minnast den innsatsen som "bøndene" frå innlandet betydde for kvalfangsta. Av karane frå Telemark, Land og Toten, men ikkje minst Gudbrandsdalen vart det gjort hundrevis av årsverk på denne spesielle arbeidsplassen gjennom åra. Motiva for å reise ut var, som eg seier i forordet, svært så forskjellige. Nokre reiste ut av rein eventyrlyst, andre rett og slett for å finne seg arbeid og å tene pengar, og nokre kanskje for å koma seg vekk frå ein livssituasjon dei ikke fann seg til rette i eller trivdes med.

Eg tykkjer det er viktig å minnast denne tida og dette fangstlivet, som så definitivt er slutt. Eg vonar også at eg har klart å vise at desse dølane som reiste ut mestra jobben i eit framand miljø med glans. Dei var rekna som flinke arbeidskarar og menn ein kunne stole på. Det er også på sin plass å minne om kva dei betydde for bygdene dei kom frå i form av sysselsetting, arbeidskraft og kjøpekraft. Mange starta egne bedrifter med "kvalpengar". Enda fleire fekk bygd seg hus og heva levestandarden for seg sjøl og familien sin. Dette fekk positive ringverknader i bygdene og freista kanskje også andre til å dra ut i verda for å sjå og lære.

Eg trur på kvalfangarane når dei seier: "Det var ei oppleving eg ikkje ville ha vore forutan"!