

## DS NINA



*D/S NINA. T.B. Torgersen Rederi A/S (Skips A/S Orient og Skips A/S Thule), Oslo*

*Reiserute for DS "Nina" fra desember 1950 til mai 1951*

Hamburg	24 desemb, 1950	Volos	04 mars
Rotterdam	01 januar, 1951	Istanbul	07 mars
Stettin	07 januar	Piraeus	16 mars
Gdynia	13 januar	Nicolaefsk	23 mars
Fecamp	24 januar	Piraeus	02 april
Antwerpen	28 januar	Sete	10 april
Bordeaux	11 februar	Tunis	15 april
Gibraltar	20 februar	Algiers	21 april
Algiers	25 februar	Liverpool	03 mai
		Avmønstring	

Så, til hyrekontoret. Kom i snakk med han som hadde ansvaret for å skaffe hyre til disse skandinaviske uteseilerne når de slapp opp for penger. Han het Meneer Bravenboer. Sa til ham at jeg ønsket å seile på norske skip. Han ble min arbeidsgiver resten av min karriere til sjøs. Hyggelig kar. Denne samtale resulterte i enn messegutt jobb på **D/S**

**NINA.** Ikke matros som det står i min fartstid oppgave. Datum 20 desember 1950. Like før jul. Brydde meg ikke

Som ugift utlenning skattepliktig til Norge. Nei

## Hyrekontrakt

Undertegnede ..... som fører av (navn og hjemsted) d/s "Nina" reg. tonn brutto .....

beregn. i. hk. .... og undertegnede (den forhyrtes fulle navn) Jan Goedhart født i (sted og datum) Rotterdam, 2/3-1929

som nå hører hjemme (bor) i Rotterdam, de la Rooystr. 39 har inngått følgende kontrakt:

- Den forhyrte skal gjøre tjeneste som mannskapsmesse-gutt ombord i ovennevnte skip med de plikter og rettigheter som er bestemt i norsk lovgivning.
- Fornyingen skal gjelde for reiser i (mellom) fra Rotterdam og videre
  - inntil videre, med en gjensidig oppsigelsesfrist <sup>2)</sup> av .....
  - inntil videre, men med avmønstring bare i Nordeuropa og etter en gjensidig oppsigelsesfrist <sup>2)</sup> og <sup>3)</sup> av 7-syv-dager c) inntil den (datum) .....
  - for en reise („run“) mellom de steder som er nevnt ovenfor og inntil ..... dager etter ankomsten.
- Tjenesten skal tilbys i (sted, datum og klokkeslett) 20/12-50

Reise til skipet fra forhyringsstedet skal tilbys den .....

Hvra er <sup>4)</sup>: a) tariff pr. måned regnet fra og med tiltredelse  
b) ..... for hele reisen som forutsettes å ville bli en del av .....

Avtall trekk ..... som utbetales første gang den ..... for kudd .....

5. Overtidbetalingen er tariff pr. time <sup>5)</sup>.

6. Tvist om den reelle fortsettelse av denne kontrakt eller om tjenesteforhold forøvrig skal ikke innbringes for utenlandsk myndighet.

Videre er avtalt følgende spesielle vilkår <sup>6)</sup>:

Benyttes fortrykt i forbindelse med den til enhver tid gjeldende overenskomst mellom Sjømannsforbundet og vedkommende Sjømannsforbundet.


(sted og datum) Rotterdam, 19. desember 1950.

Det bekreftes at ovenstående kontrakt er lest opp og vedtatt i mitt nærvær, etter at jeg har spurt sjømannen om det ved den foreløpige hyreavtale er gitt ham noe tilsagn eller løfte som ikke har fått uttrykk i kontrakten.

Mønstringkontoret i ..... Det norske konsulat i Rotterdam, 19/12-50.

<sup>1)</sup> Fartstid eller anløpssteder skal oppgis dersom det kan gjøres for hele forhyringstiden. De av punktene a—d som ikke skal gjelde må overstrykes. <sup>2)</sup> Om de øvrige vilkår for oppsigelse og det varsel som skal gis vises til sjømannslovens §§ 12—15 og §§ 32—41. <sup>3)</sup> Omhandler fornyingen inntil videre og det er avtalt et bestemt avmønstringsted, er det ikke påbudt at det også skal avtales en bestemt oppsigelsesfrist. Sjømannsloven har bestemmelser om oppsigelsesfrist når den ikke er avtalt på forhånd. Se lovens §§ 13 og 15, jfr. §§ 35—40. <sup>4)</sup> Stryk det som ikke passer. <sup>5)</sup> Overtidbetalingen behøver bare angis når det gjelder fartøy som ikke går inn under lov om arbeidstiden på skip av 19. mars 1939, eller når betalingen er høyere enn fastsatt i denne lov. <sup>6)</sup> Er ingen spesielle vilkår avtalt, slås en strek over plassen for disse vilkår.

JANSEN & NILSENS BOKTRYKKERI, OSLO.



om det. Har feiret jul og nyttår 20 ganger hjemme allerede.

Så til **NINA**. Et gammelt dampskip fra 1922. Hadde vært i fart som **PALERMO** for Rob Sloman Rederei i Hamburg. Ble bombet i senk nyttårsaften 1944-45 i Flekkefjord. Berget etter krigen og solgt til T.B.Torgersen Rederi i Oslo. Satt i fart som **NINA**, det eneste fartøy jeg mangler bilde av. Har laget maleri av båten etter hukommelse. Ble innlosjert i tomanns lugar midskips, sammen med messegutten for offisersmessen. KoseIig. Ikke noen jernkøy etc. Så bra ut. Arbeidsplassen min var rett ved siden av lugaren vår. Bare ett problem. Døren til messen og lugaren vår har utgang direkte til dekk på styrbord siden. Livsfarlig når det blåser opp til storm. Det var det, en hand for deg selv og en hand for jobben. Vel, god tur Jan.

24 desember, i Hamburg. Ikke noe arbeid i havnen i julehelgen. Fikk 10 Mark av kapteinen. Ikke noen å feire jul med. To av fyrbøterne spurte om jeg ble med på land. Gjorde dem oppmerksom på min sørgelige finansielle situasjon. 10 Mark er ikke noe å skryte av. Vel, du har 10 og vi har 90, det blir 100 Mark tilsammen. Må gå ann å ta seg et par drinker i St Pauli. Kom igjen! Det ble en hyggelig kveld. Ingen tvil. Denne mentaliteten minnet meg om tiden jeg vanket rundt på norske båter under krigen. Kameratskap, åpent og ærlig. Rett fram. Fikk et eksempel på hvordan man skal oppføre seg til sjøs.

Nyttårsdag i Rotterdam. Inviterte mine to venner hjem til meg. Med en kasse øl og noen drammer ble også denne dagen enn suksess! Hadde lastet stykkegods og saltsild i fat som dekkslast for Stettin i Polen. Ikke noe å gjøre i denne byen. Fremdeles meget krigsskadet og folk i gamle militære uniformer. Etter lossing, til Gdynia for å laste kull. Ble liggende noen døgn og ventet på kaiplass. Her så det litt bedre ut. De bombefly fra forskjellige nasjoner, hadde spart "Red Light" distriktet her. Plenty sjapper og restauranger.

Vi fikk ikke de pengene vi spurte om ombord. Restriksjoner i Polen. Men det var ingen problem. Kunne selge alt vi eide for gode priser. Jeg solgte ett gammel munnspeil for 20 zloty, men ble nødt til å spandere disse pengene et annet sted, selvfølgelig. Haha. En av matrosene hadde tre gamle dresser med seg. Han tok dem på seg, og forsvant. Han kom ombord igjen tre dager senere, like før avgang.

Lasten var bestemt for Fecamp i Frankrike. En fiskerlandsby mellom Le Havre og Dieppe. Hjemmehavn for de store trålere som drev ved New Foundland bankene. Måtte gjennom slusen for å komme inn i havnen. Det gikk for så vidt, bare en meters klaring på begge sider. Barn fra en skole i nærheten fikk fri for å se på disse manøver. Lå der i to døgn. Snakket med fiskerne. Kjekke karer. Forbrødering mellom sjøfolk. De ble litt

mindre kjekke da vi også begynte å snakke med damene til disse fiskerne. Noen av de damene hilste til oss på vei ut slusen. Neste stopp ble Antwerpen. Lastet stykkegods og på alle fire lukene ble det surret en DAF lastebil. Skulle ta mer dekklast i Bordeaux

Vi brukte 9 døgn for å komme dit. Møtte storstorm i Biscaya. Skal si at det ble vanskelig å være messegutt under disse forhold. Livsfarlig! Nå er det så på de fleste skip ofte en person som



*Fecamp, Frankrike*

kan ødelegge miljøet ombord. Maser, krangler og kritisk til alt som foregår. Vi hadde en matros som ikke kunne holde kjeft. Det gikk særlig utover meg. Jeg var en forbannet utlending. Midt i denne helvetes Biscaya beordret han meg til å hente en kanne isvann i byssa. Jeg gjorde ham oppmerksom på at jeg



*Gibraltar og Algiers*

ikke kunne slippe den tekannen som jeg hadde plassert i vasken bakom stolen hans. Han forlangte at jeg skulle hente isvann allikevel. På vei tilbake fra byssa hørte jeg et hyl fra rnessen. Denne matrosen hadde fått denne tekannen over seg, og over hele kroppen. Han skrek så han kunne høres helt til Le Havre! Vel, bare bra at jeg hadde isvann med meg. De holdt på å rive skjorten av ham. Det ble sykelugar, og så på sykehus ved ankomst. Tror ikke at han har spurt etter isvann flere ganger, ved slike omstendigheter!

Men, vi fortsetter. Fikk trelast rundt disse lastebilene, som dekkslast. Og så, ut igjen, til sjøs. Det ble litt av ett eventyr i Biscaya. Men etter bunkering i Gibraltar kom vi uskadd fram til Algers. Slapp å bli krøpling for resten av livet. Det var det viktigste syntes jeg. En slik erfaring er en lærdom når en skal bli sjømann. Ha-ha. Begynte med lossing av lasten. Så var det neste eventyr.

I havner i Middelhavet finnes ikke sluser, så fartøyet stiger og synker opp og ned med tidevannet. Når det er litt slakk på trossene beveger skuten seg gjerne en meter fra kaien og tilbake igjen. Vel, i vårt tilfelle kunne en se rett inn i mannskaps lugarene akterut. En gatetyv stakk hodet og høyre arm inn gjennom en ventil for å se om det fantes noe å stjele. Han hadde uflaks. Han som bodde her kom nettopp inn og fikk tak i armen hans. Han ble hengende over vannet da **NINA** flyttet seg litt fra kaien. Han skrek så en kunne høre ham helt til byen. Morsomt å se på.

Folk på kaien ble oppmerksom på hva som skjedde. De fikk tak i denne kjeltringen da skuten la seg inn til kaien igjen. Han ble tatt hand om av politiet. Men, som følge av denne aksjonen var det ikke lenger morsomt å ligge her. Havnearbeiderne og folk på kaien så rett og slett fiendtlig på oss. Gatetyv er et ærefult yrke i disse traktene. Glad vi gikk derifra. Hadde mer last for Volos og Istanbul inne. Fødselsdagen min, annen mars var vi i sjøen. Hadde ikke noe å feire den dagen. I Volos ikke tid til å gå på land. For kort liggetid, dessverre, så jeg og mine to venner tok oss noen drinker da vi kom til Istanbul. Derfra gikk vi til Piraeus. Og her begynner neste eventyr.

Etter att vi ble fortøyet kom det en marinegast i skitten hvit uniform og et gammelt Lee Enfield gevær som vaktpost ved gangveien vår. Hva det skulle være godstod ikke jeg. Fikk fridag og ventet på agenten og penger. Det gikk noen timer, men ingen agent. Jeg fant fram en kartong sigaretter og på land med Jan, rett i armene til denne admiralen ved gangveien. Min første tanke var: her går fridagen min. Kanskje mulkt og fengsel? Så spurte han hvor meget jeg skulle ha for sigarettene mine. Ble helt overrasket selvfølgelig! 40.000, er det nok for deg var neste spørsmål. Joda, bra nok for meg. Herregut, jeg ble rik. Ga blaffen i agenten og **NINA**. Nå skal det bli fest. Ha-ha.

Opp til Athene med Jan. Kjøpte billett i bussen. Her gikk de første 15.000 drakhmene. Hadde vært i Athene 15 minutter, og tok bussen tilbake igjen med det samme. Kunne ikke ta risikoen å gå pengelens i denne store byen. Fikk et par øl for resten av min kapital i Piraeus, og så ombord igjen. Disse grekerne hadde glemt å fjerne et par nuller på pengesedlene sine, slik de har gjort i Italia og Frankrike.



*Bosporus*

Etter ferdig utlossing skulle vi til Nicolaefsk i Ukraina. Det ble en fin tur gjennom Bosporus. Ikke noe nytt for nordmenn. De har sine fjorder. Samme landskap. Men jeg lurte på hvordan det skulle bli i Svarte Havet. Her fantes det bare "communist countrys". Den kalde krigen var i full gang. Vel, har ikke lagt merke til det. Ikke sett en soldat. Ingen krigsskip. Har brukt fløyten et par ganger når vi passerte et sovjetisk handelsfartøy. Nicolaefsk ligger 6 timers seilas oppover Djepnerfloden. Ingenting å se noen steder. Bare ingenmannsland. Fortøyde ved en fabrikk. No polis, tollere eller immigrasjonsfolk. Så det ble ikke noe spørsmål om min familie, eller meg selv for den sakens skyld. Jeg fant ut at det var få problemer å besøke disse såkalte diktaturstater. Først Polen, og så Russland. Jeg kommer tilbake til dette emnet senere.

Fikk full last av bitumen i fat, bestemt for Piraues. Og her begynner neste eventyr. Ut på formiddagen kom det en drosjesjåfør og spurte om vi hadde interesse av en sightseeing tur til Akropolis utenfor Athene. Det hadde vi, men det manglet på finanser. No problem! Han kunne ordne med kapteinen. Tre av mine kompisser og jeg fikk fri fra middagstid, og opp i taxien hans. Underveis ble sjåføren bedt om å stoppe så mine venner kunne skaffe seg en flaske Ouzo. Den skulle de ha med om bord, når vi kom tilbake. Og så skjedde. Vi kjørte videre til Akropolis

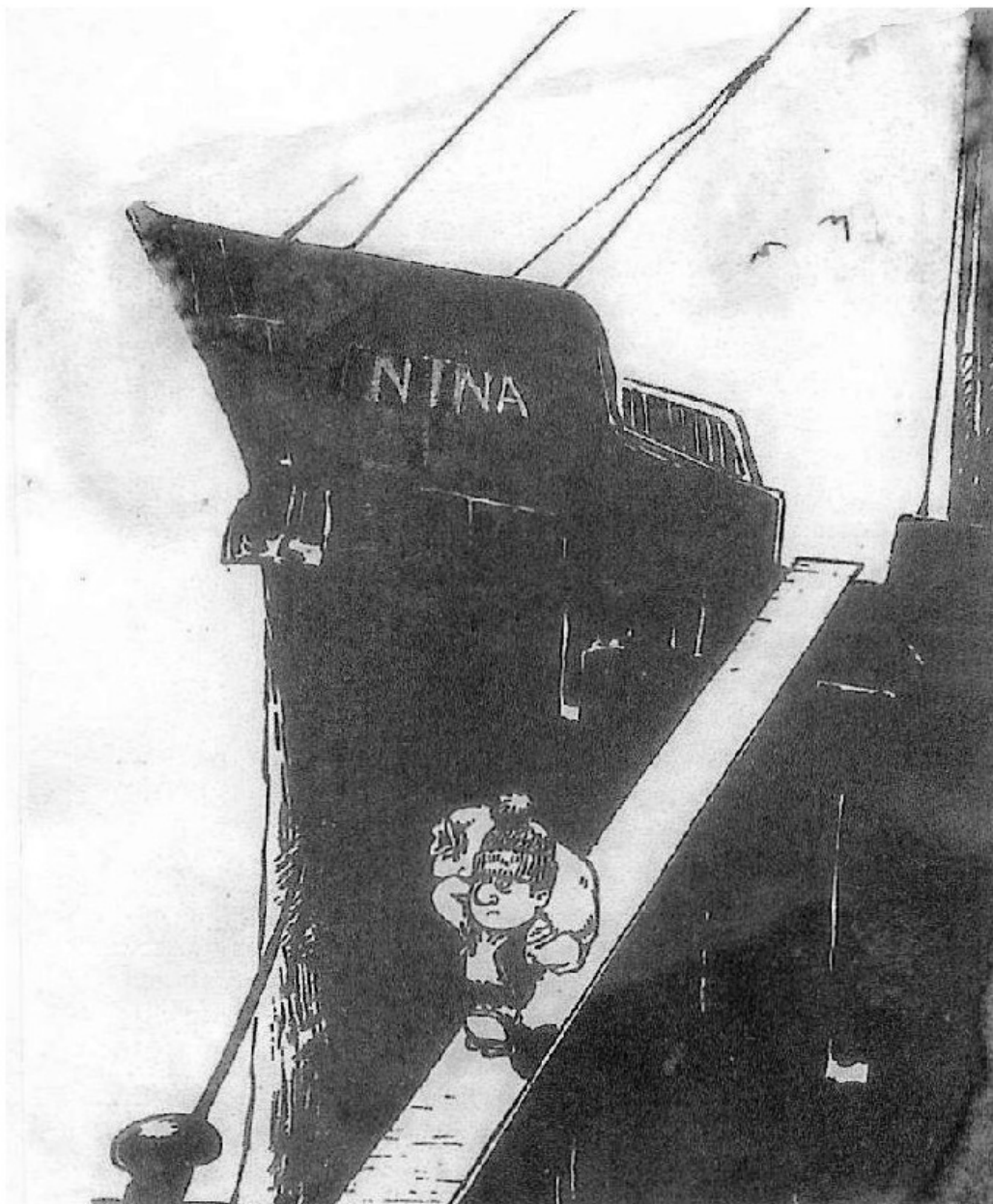


Ruinene på AKROPOLIS (foto R.Iversen (1966))

Ved ankomst spaserte vi oppover bakken til ruinen Parthenon. Imponerende! Men jeg likte meg ikke. Vi sjøfolk er vant åt surre alt som ligger løst ombord. Det fantes ingen surringer her. Bare store stenklumper rundt omkring. Til og med på toppen av denne bygningen! Var redde for at de skulle ramle ned. Turde ikke gå i nærheten av denne ruinen. Litt senere viste sjåføren oss et stort hull i jorden, dekket til med en slags rist. Han holdt på å fortelle oss hva det tjente til. Da han snudde seg rundt, fikk han øye på mine kompisser som tok knekken på ousoflasken. Gud i himmelen! Denne mannen ble forbannet og beordret oss til å ta plass i bilen. Han kjørte i en helvetes fart tilbake til **DS NINA**. Det ble noe problemer med betalingen, men jeg forklarte situation for kapteinen. Gikk ut ifra at mannen også hadde familie hjernme. Vel, det er ikke meget mer å skrive om denne **DS NINA**.

Har lastet i Piraeus, Sete i Frankrike og Tunis. Lasten bestemt for Liverpool. På vei ditt ble vi nødt til å stoppe utenfor Algiers. Jungmannen var blitt syk. Skulle opereres med det samme. Han ble hentet av losbåten. Jeg hadde sagt opp min kontrakt. Har sett at Middelhavet er blått og Svartehavet sort, så jeg hadde lyst på noen ukers ferie. Ser meg om litt i Liverpool. Avmønstring 3 mai 1951

**FARVEL NINA**



## FERIE I LIVERPOOL

Vel, som sagt. Avmønstring i Liverpool. Jeg vet at norske redere er fornøyd med folk som står lenge onbord i samme fartøy. Men det passer ikke i min filosofi. **DS NINA** var en bra båt å være om bord i. Fint mannskap og så videre-- . Men nå hadde jeg sett Middelhavet og Svartehavet. På norske skip er det mulig å mønstre av i utlandet. Så hvorfor ikke? Ser hvordan det virker. Hadde ikke lyst å gå i samme farten hele tiden. Verden er stor. Måtte betale 15 pund til immigrasjon for



eventuell tilbakereise til Holland. Tok inn på det norske sjømannshjem i Parlament Street. Neste dag registrering på hyrekontoret, og innmeldelse i Norsk Sjømanns Forbund.

Nå fikk jeg tid til å se meg om i byen, og særlig Parlament street. Der fantes en pub ved navn Music Bar. Minner meg om TV filmen Coronation Street. Ble bestevenn med mange gjester. Hyggelige

Sjømenn av alle grader! Foren eder!

**Medlemsbok**  
for  
**Norsk Sjømannsforbund**

Hvort oppsett, Norsk Maskin- og Fyrbøterunion,  
Norsk Stuer- og Kokkforbund  
og Norsk Radiotelegrafistforening

Nr. *24213*

GARBELS TRYKKERI — YVESTAD 1962

Medlem nr. *24213*  
 Navn *Goedhart, Jan*  
 Født *2-3-1929* i *Rotterdam*  
 H.-adr.

Faggruppe *Dekk*  
 Når innmeldt *1-5-1951*  
 i avd. nr. *48* sted *Leverød.*  
 Betalt innskr. kr. *7,-*

1. gangs innmeldelse alle klasser	kr. 10,-	12,-
2. " " " " " "	" 10,-	12,-
3. " " " " " "	" 10,-	12,-

Innmeldt i L.O.  
 Nr. \_\_\_\_\_ i \_\_\_\_\_ forbund  
 med i alt *de samme* merker  
 for tiden fra \_\_\_\_\_ til \_\_\_\_\_



mennesker. Har vært på fotballkamp og kino med noen av disse guttene. Men, det begynte å minke på finansene mine. Så opp til hyrekontoret. Ble tilbudt jobb som maskingutt på **MT BELITA**. Tiltredelse Stanlow. Fikk mine 15 pund tilbake. Datum 22 mai 1951. Her begynner **BELITA** fortellingen