

M/T BENMORE



Skattepliktig til Norge med 15%.

NR. _____
*Publisert af Sjømanns
 Forbund, Oslo.
 Nr. 113.*

HYREKONTRAKT

Undertegnede _____ Kapt. _____
 som fører av (navn og hjemsted) _____ M/T Benmore.
 reg.tonn brutto _____ beregn. i h. k. _____ og undertegnede (den
 forhyrtes fulle navn) _____ Jan Goedhart.
 født i (sted og datum) _____ 2/3/29.
 som nå hører hjemme (bor) i _____ Rotterdam.
 har inngått følgende kontrakt:

- Den forhyrte skal gjøre tjeneste som _____ motormann _____ ombord i oven-
 nevnte skip med de plikter og rettigheter som er bestemt i norsk lovgivning.
- Forhyringen skal gjelde for reiser i (mellom)¹⁾ _____ fra Rotterdam til Greeceok, Skott-
 land hvor avmønstring skal finne
 a. inntil videre, med en gjensidig oppsigelsesfrist²⁾ av _____ sted.
 b. inntil videre, men med avmønstring bare i _____
 og etter en gjensidig oppsigelsesfrist²⁾ og ³⁾ av _____
 c. inntil den (datum) _____
 d. for en reise (runn) mellom de steder som er nevnt ovenfor og inntil _____
 dager etter ankomsten.
- Tjenesten skal tiltres i (sted, datum og klokkeslett) _____
 Reise til skipet fra forhyringsstedet skal tiltres den _____
- Hyra er⁴⁾:
 a. _____ tariff pr. måned regnet fra og med _____ 2/5/56.
 b. _____ for hele reisen, som forutsettes å ville ta en tid av _____
 Avtalt trekk _____ som utbetales første gang den _____
 Forskudd _____
- Overtidsbetalingen er _____ pr. time⁵⁾.
- Tvist om den rette forståelse av denne kontrakt eller om tjenesteforholdet forøvrig
 skal ikke innbringes for utenlandsk myndighet.
 Videre er avtalt følgende spesielle vilkår⁶⁾: Sjømannen garanteres 8 dagers
tariff hyre og kostgodtgjørelse samt fri reise tilbake til
Rotterdam, hvis reisen varer lenger enn 8 dager, får sjø-
tariff hyre med kostgodtgjørelse for den overskytende tid.
 (sted og datum) _____ Rotterdam 2/5/56.

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

Mønstringskontoret i _____
 Det norske konsulat i _____ Rotterdam 2/5/56. *J. Oldhaug*

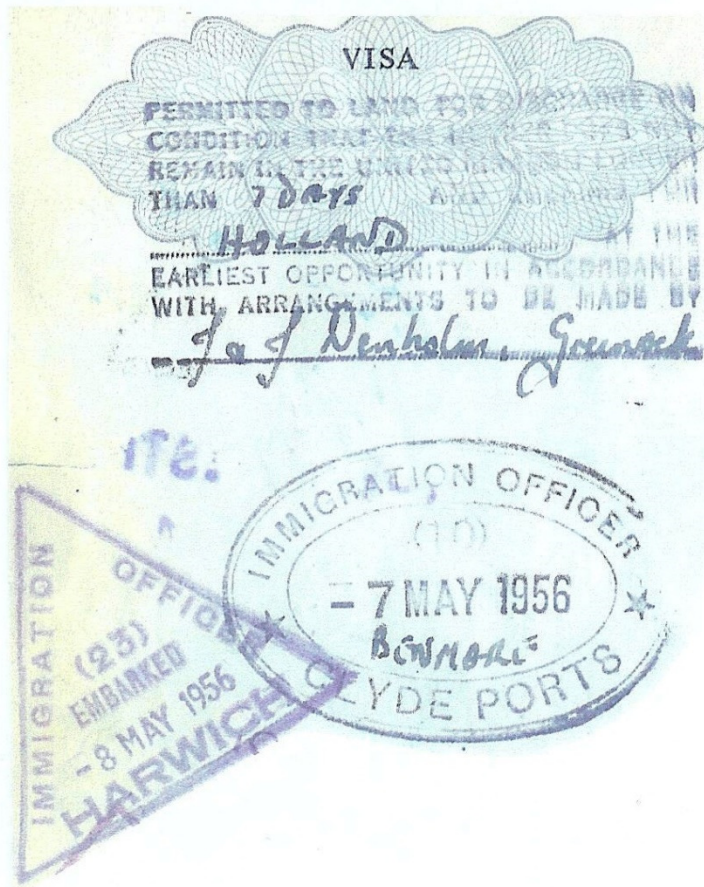
1) Farvann eller anløpssteder skal oppgis dersom det kan gjøres for hele forhyringstiden. De av punktene a—d som ikke skal gjelde må strykes. 2) Om de øvrige vilkår for oppsigelse og det varsel som skal gis, vises til sjømannslovens § 12—15 og § 22—41. 3) Gjelder forhyringen inntil videre og det er avtalt et bestemt avmønstringssted, 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. § 25—40. 4) Strøk det som ikke passer. 5) Overtidsbetalingen behøver bare angis når det gjelder fartøy som ikke går inn under lov om arbeidstiden på skip av 10. juni 1949, eller når betalingen er høyere enn fastsatt i denne lov. 6) Er ingen spesielle vilkår avtalt, slås en strek over plassen for disse vilkår.

SLEOPSCHIP WEGLEBRACHT
 NAAR SCHOTLAND

Se baksia

Så, hjemme, 3 April. 4 April avlagt besøk hos Mr. Bravenboer. Hyrechefen. Registrere meg igjen. Det ble en hyggelig samtale. Du har vært borte en stund Hr. Goedhart? Joda, 16 måneder. Har skiftet båt 2 ganger i Norge. Du sier ikke det. Kan jeg få se papirene dine. Må notere din fartstid i mitt arkiv. No problem. Her har du attestene mine. Jøss, det ser bra ut Jan. Her skjedde det noe merkelig. Fra nå av var jeg ikke Hr. Goedhart lenger. Det ble til Jan for framtiden. Ikke noe imot. Han ville også ha telefonnummer. Bare bra for meg. Så begynte han: «Hey Jan, jeg har---». «Hey, vent litt!», jeg skal ha ferie først. Bli kjent igjen med familien. Skal gi beskjed når jeg er klar til att reise igjen .Oke, ha det bra. Så jeg hadde det bra hjemme selvfølgelig Og det evige spørsmål. Kan du ikke søke jobb på land? Ikke tale om! Har ikke sett nok av verden. Etter en måned var det slutt på dineros.

Opp til hyrekontor ble neste skritt. Ingen jobb. Men han spurte om jeg kunne bli med et gammelt tankfartøy til Skottland? Det skulle til opphugning i Greenock. Fikk betaling for en uke og fri hjemreise. Og jeg fikk beholde min innskrivningsdata for hyresøkende. Vel, hvorfor ikkje? Må jo ha noget att gjøre. Mønstret på med 7 mann 2 Maj for M/T BENMORE. Båten lå i flytedokk hos Rotterdam Drydock Compagny. Ingen kontroll av politi eller immigration. Vel, han hyre chefen snakket om en gammel tankbåt. BENMORE var bygget ved Kockums i 1932.



Så var det maskinrommet. Aldri sett noe slikt før. At denne båten har fått tillatelse til å seile under disse forhold er en gåte for meg. Men classeselskaper tok det ikke så nøye i 50 årene. Det fantes ikke noen hvitmaling igjen. Framdriftsmaskineri, to 4 takt MAN motorer. På begge maskiner manglet ett topplokk med tilbehør. De hadde montert enn jernplate på toppen av sylindere. Rart å se på. BB kjele var ut av funksjon. Så ut som om den ikke har vært i bruk i det siste. Lekkasjer gjennom hele maskinrommet. Saltvann, ferskvann, smørrolje og diesel. En paraply kunne

ha gjort bra tjeneste her. Haha. Mitt jobb å holde steam på SB kjele. Dette for å fortøye skuten for siste gang i Greenock.

Det ble slått halvfart akterover. For egen maskin ut av dokken. Halvveis i elven ble det stopp. Så ble det slått full fart forover for å få farten ut av skipet. Og her gikk det feil. De fikk ikke startet maskinen igjen. Antagelig ikke nok starteluft. Vel, vi var heldig. På motsatte siden av elven fantes en park. Elvebredden gikk på skrå nedover

til vannlinjen. Her var det bare sand og stein lag. Det er her vi havnet med BENMORE. Tenkte bare på en ting. Vi kan gå rett inn i dokken igjen. Denne reise varer ikke lenge. Men jaggu fikk de igang motorene igjen etter noen minutter. Moro å se på. Jeg sto på dekk og så på. Stein og sand ble slengt langt opp til værs. Men vi kom igang. Og tro meg, vi seilte i 5 døgn til Greenock uten videre problemer. Ingen problem med hjemreisen. Hadde til hensikt å spørre konsulen i Glasgow om han hadde jobb for meg. Men fikk ikke tillatelse av immigration.

Fant dette her 50 år senere.

34. PROCYON 1932—1943

Tankmotorfartyg, byggt 1932 av Kockums M.V., Malmö, NB 171

Tonnage: 8614-5051-13625

Dim.: 489.5 × 61.8 × 36.1 ft

Maskineri: 2 st 4-takts enkelverkande 8-cylindriga Kockum-MAN-dieslar på tillsammans 4400 hk

Signal: SIZA RN: 7797

Byggdes med namnet **Procyon** för Trelleborgs Ångfartygs Nya Ab och var klar för leverans i februari 1932, men pga det dåliga fraktläget beslöt rederiet att lägga upp fartyget i Malmö och inställde t.o.m. provturen av besparingskäl. Då frakterna blivit något bättre skedde leverans den 31 mars 1933.

1943, jan., såld för 3,1 milj kr till Rederi Ab Ericus (John Larsson), Stockholm (bol. reg. 29.4.1942), men i februari flyttade rederiet sitt säte till Trelleborg sedan bolagsledningen övertagits av Jarl Malmros och Axel Roos.

1943, april, återtog red. av John Larsson, Stockholm, och i juni 1943 döptes fartyget om till **Sunnanbris**.

1946, mars, såld för 4,6 milj kr till Agdesidens Rederi A/S (Arnt

J.Mørland), Arendal, Norge och övertogs i september 1946, då namnet ändrades till **Jomaas**.

1951, juni, såld till Skips A/S Excelsior (Bendt Rasmussen), Kristiansand och omdöpt till **Benmore**.

1956, avyttrades fartyget till Cia Nav Mara Ltd, Puerto Limon, Costa Rica. Byggdes om i England till bulklasterfartyg och döptes om till **Doris B**. Dim. anges nu till 489.6 × 64.11 × 28.0 ft och tonnagen till 9277-5991-12610.

1958, överförd till brittisk flagg med hemort i Nassau och med manager Westport Sh Co, som ägare. Senare under året överfördes hon på Motorliners Ltd, Nassau och omdöptes till **Bahama Queen**.

1960, såld till Sincere Nav Co Inc., Panama för ca £120.000 och omnamnades åter, nu till **Yamanami**.

Försåldes 1968 till taiwanska upphuggare och ankom till Kaohsiung den 8 april 1968 för skrotning.