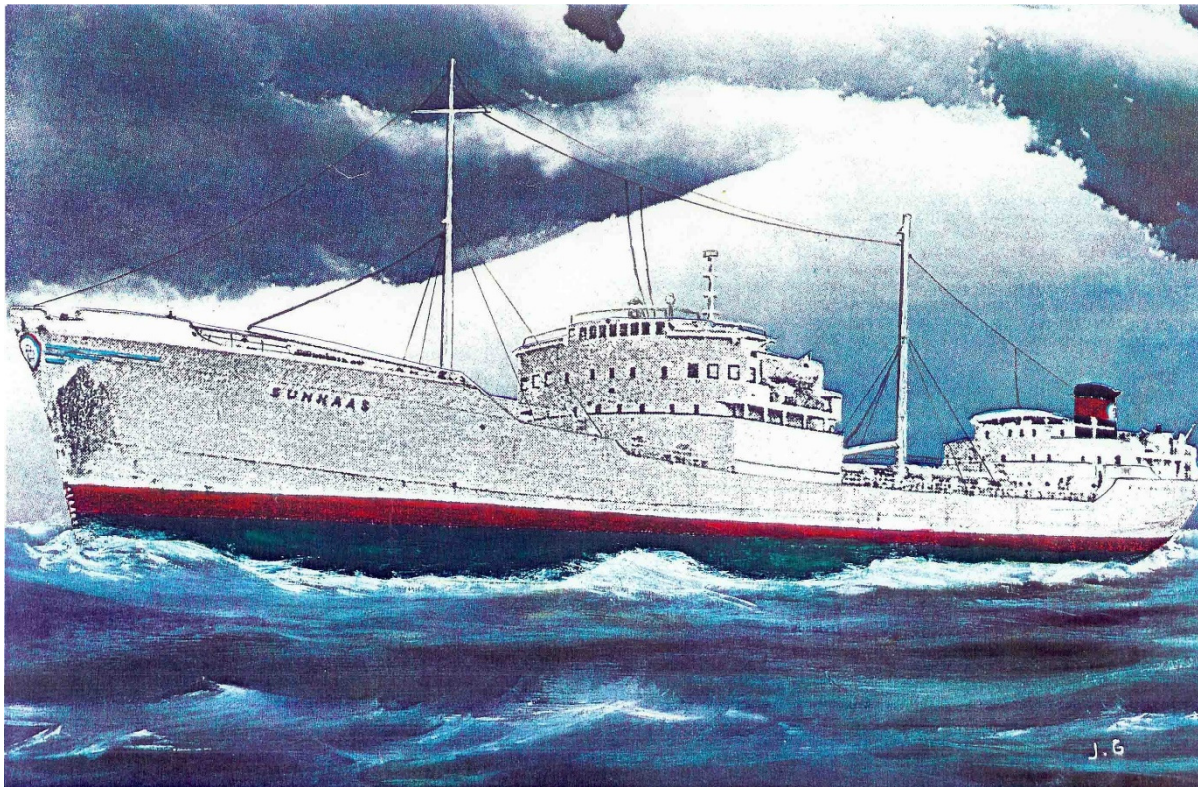


M/T SUNNAAS. Bugge,Larvik



Amsterdam	19 juni 1956	Punta Cardon	02 november 1956
Puerto la Cruz	11 juli	Rio de Janeiro	16 november
Buenos Aires	28 juli	Belem	25 november
Curacao	15 august	Curacao	01 desember
San Jose	23 august	Amuay Bay	03 desember
(Guatamala)			
Cutuco (San Salvador)	27 august	Pernambuco	14 desember
Caracas Bay	06 september	Rio de Janeiro	20 desember
Maracaibo	08 september	Belem	24 desember
Paulliac	24 september	Caracas Bay	06 januar 1957
Las Piedras	09 oktober	Cabimas	07 januar
Curacao	11 oktober	Punta Cardon	08 januar
San Lorenzo	14 oktober	Curacao	09 januar
Curacao	16 oktober	Stanlow	27 januar
Portsmouth (USA)	24 oktober		
Avmønstreet			

Som jeg skrev i forrige innlegg. Avmønstring FREDEN V 19/6-1956 klokken 11 formiddag. Spurte han konsul om han hadde ny hyre til meg. Han ba meg att komme tilbake om ettermiddag. Så skjedde. Mønstreet på for M/T SUNNAAS klokken 2. Den var dokksatt ved NDSM i Amsterdam. Skulle melde meg neste dag. Det ble noen ballade med immigration i Antwerpen. Hadde ikke lov å ta jobb i Belgia. Men, ta det med ro. Jeg er ute av landet om en time. Det er ikke du som bestemmer hvem som skal seile i den norske handelsflåte. Det ble en tur hjem først. Det som følger nå har jeg skrevet før. Min far som spurte, Hvor kommer du fra? Antwerpen. Skal til Amsterdam i morgen., Oh, hvad skal du ha til kveldsmat? Haha.

Hyrekontrakt

Kapt.

Undertegnede som fører av (navn og hjemsted) M/S "Sunaas" Larvik reg. tonn brutto
beregnet i hk. og undertegnede (den forhyrtes fulle navn) Jan Goethart
..... født i (sted og datum) Rotterdam 2.3.29
reg. nr.

som nå hører hjemme (bor) i " har inngått følgende kontrakt:

1. Den forhyrte skal gjøre tjeneste som motormann ombord i overnevnte skip med de plikter og rettigheter som er bestemt i norsk lovgivning.
2. Forhyring skal gjelde for reiser i (mellom)¹⁾ Amsterdam og videre
a) inntil videre, med en gjensidig oppsigelsesfrist²⁾ av 7 dager
b) inntil videre men med avmønstring bare i N. Europa og etter en gjensidig oppsigelsesfrist³⁾ og³⁾ av c) inntil den (datum)
d) for en reise («run») mellom de steder som er nevnt ovenfor og inntil dager etter ankomsten.
3. Tjenesten skal tiltres i (sted, datum og klokkeslett) Amsterdam 19.6.56
Reise til skipet fra forhyringsstedet skal tiltres den Amsterdam
tariff
4. Hyra er⁴⁾: a) pr. måned regnet fra og med 19.6/56
b) for hele reisen som forutsetter å ville ta en tid av
Avtalt trekk som utbetales første gang den Forskudd
5. Overtidsbetalingen er tariff pr. time⁵⁾.
6. Tvist om den rette forståelse av denne kontrakt eller om tjenesteforhold forøvrig skal ikke innbringes for utenlandsk myndighet.

Videre er avtalt følgende spesielle vilkår⁶⁾:

Sjømenn til Norge
etter norsk lov.

Antwerpen 19. juni 1956.

(sted og datum)

For kapteinen!

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.

Mønstringskontoret i Det norske konsulat i

¹⁾ Farvann eller anløpssteder skal oppgis dersom det kan gjøres for hele forhyringstiden. De av punktene a—d som ikke skal gjelde må overstrykes. ²⁾ Om de øvrige vilkår for oppsigelse og det varsel som skal gis vises til sjømannslovens §§ 12—15 og §§ 32—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. §§ 35—40. ⁴⁾ Stryk 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. mars 1939, eller når betalingen er høyere enn fastsatt i denne lov. ⁶⁾ Er ingen spesielle vilkår avtalt, slås en strek over plassen for disse vilkår.

Det ble jo ett koselig samvær selvfølgelig. Men skipet går videre. Ut med Jan. Har ikke sett halvparten av verden ennå. Så neste dag opp til Sunnaas. Så bra ut denne båten. Nymalt etc. Ble tatt imot av kaptein Frank Andersen. Hyggelig kar att snakke med. Litt eldre enn meg. Her var det mange ungdommer. Jeg med mine 27 år kunne betraktes som veteran. Oooeff. Ble inndelt på 4-8 vakt med det samme. Denne båten var bare 4 år gammel. Utstyrt med enn 4 cylinder Doxford motor. Kjent terreng.

Hadde 8 stempler att kose oss med i tiden framover. Hvor skulle vi henne? Det ble Puerto la Cruz - Venezuela. Laste for Buenos Aires. Bare bra. Det ble enn fin tur til Venezuela. Har sett meg om i byen. Avlagt besøk til flere steder jeg hadde vært før. Snakket med noen hollendere på sjapper. Så opp til BA. Ankomst dit 28 Juli. Ikke noe tull med landgangspasset denne gang. Den forsvant samtidig med Peron. Heldigvis.

Fortøyd, javel, rett utenfor denne Tankbar i Dock Sud. Det kjentes som å komme hjem. Har ligget her i 2 døgn. Sett meg om i byen igjen. Også et par flasker øl med på dørken om natten. Livet som sjømann er bra. Etter utlossing tilbake til Curacao.

Ankomst ditt 15 August. Curacao. Hyggelig. Leser noen aviser på klubben. Skrive brev hjem. Hopper overbord og bade litt. Så fikk vi ny ordre. Skulle laste for San Jose i Guatemala og Cutuco i San Salvador. Hørtes exotisk. En tur gjennom Panama kanalen igjen. Tatt en titt i atlasen min. Noe å se fram til. Vi kom vel frem til San Jose. Det fantes ingen havn her.



**SUNNAAS i
Panama-
kanalen**



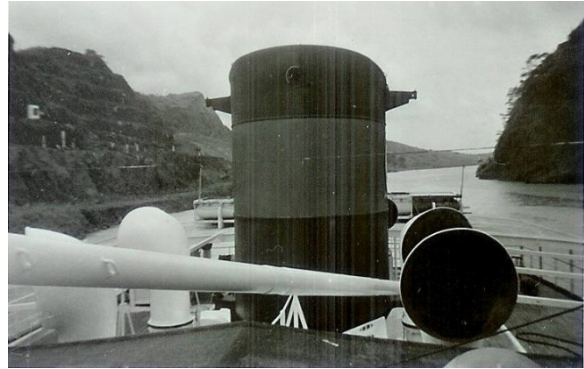
En gammel oljepir som rakk 800 meter ut i Stillehavet. Måtte surre sammen en del trosser for att dra skuten inn til denne piren etter att vi hadde droppet begge ankere. Brukte halve dagen på denne fortøyning. Kan tenke meg at det er umulig att losse her når det er ruskevær. Men alt gikk bra. Måtte bruke båt att komme seg i land.

Ikke meget att se på her. Ett par gater. Kjerke og noen sjapper. Tropisk varmt og fuktig i luften. Enn ble nødt att dekke til ølglasset for att ikke insekter skulle bruke det som badebasseng. Haha. Guatemala er dictaturstat. Mange soldater rundt omkring.

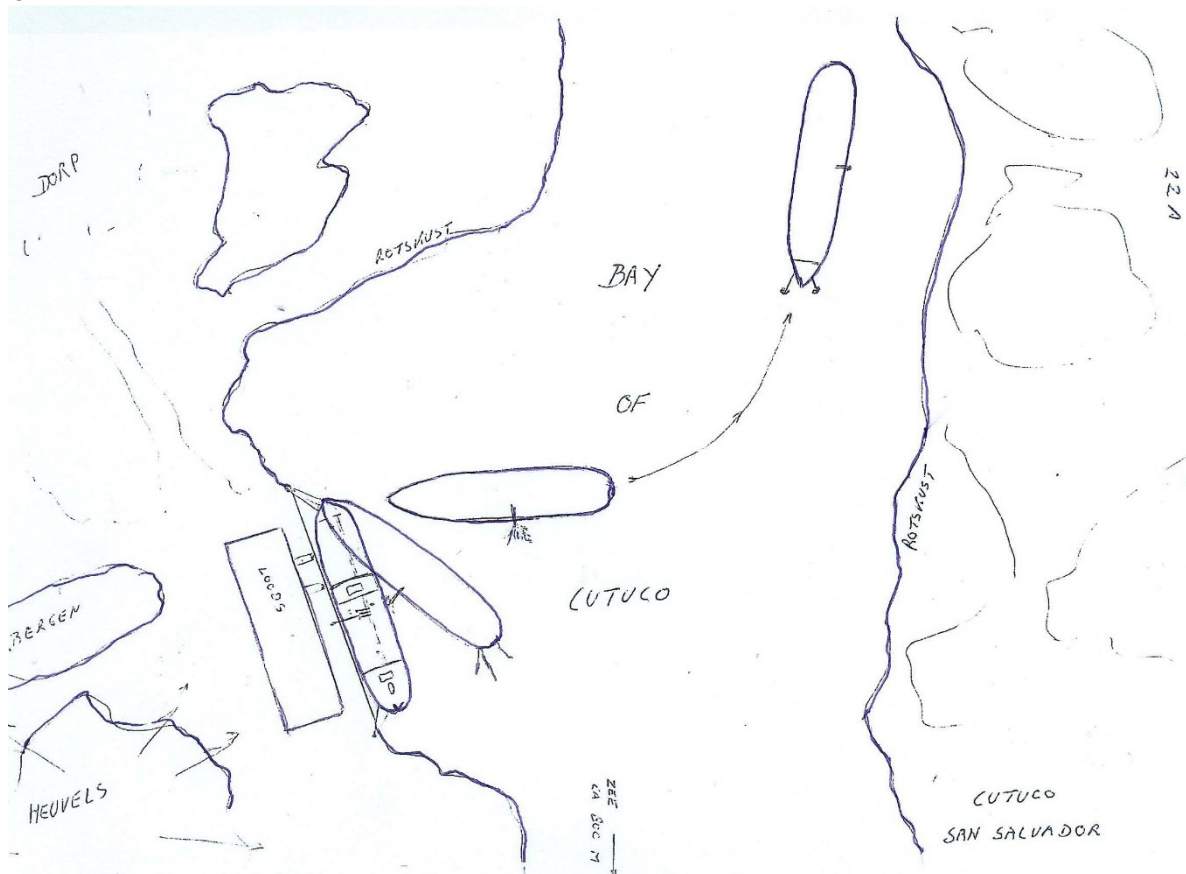
Vi har losset halvpart av lasten her. Så opp til Cutuco i San Salvador eller el Salvador som de kaller det her. Nogen timers seilas. Ankom dit 27 August. Ble fortøyet ved en stykkgods kai. Det fantes ett fryselager til United Fruit Compagny like ved. Og en ventil i kaien som vi koblet vår 8 tommers slange på. Ingen raffinery att se nogen steder. Chiefen syntes att dette her var en bra plass å ta stempelsjau. Så sett igang gutter. Begynte på jobben efter frokost. Stoppet kjølevanns- og smørolje pumper. Også her var det varmt og fuktig i luften. Men ingen klager. Fint mannskap. Kjørte på som bare faen for att bli ferdig til kveldsmat. Og det gikk bra. Vi greide det. Koblet ifra tørnemaskin før vi gikk oppover. Mening å starte kjølevann og smørolje pumper igjen efter kveldsmat. En del av mannskapet var dratt på land allerede. Kaptein, chiefen, deksfolk og skutens damer. Jeg tror det var bare tredje styrmann igjen i midtskipet.

Også her en soldat på kaien som vakt. Aner ikke hvorfor.

27 August 1956. Det som skjedde nå gikk fortere enn jeg kan skrive det ned. Med det samme vi kom inn i messen ble det helt mørkt. Gardiner i ventiler ble slått opp under taket. Lynet gikk rett til værs fra fjellet rundt omkring. Slikt så det ut for meg. Hørte det ringte i telegrafren. Hele skuten ble revet vekk fra kaien. Vi ble blåst baklengs inn i fjorden. Tredje maskinist stupte ned i maskinrommet. Jeg også opp til

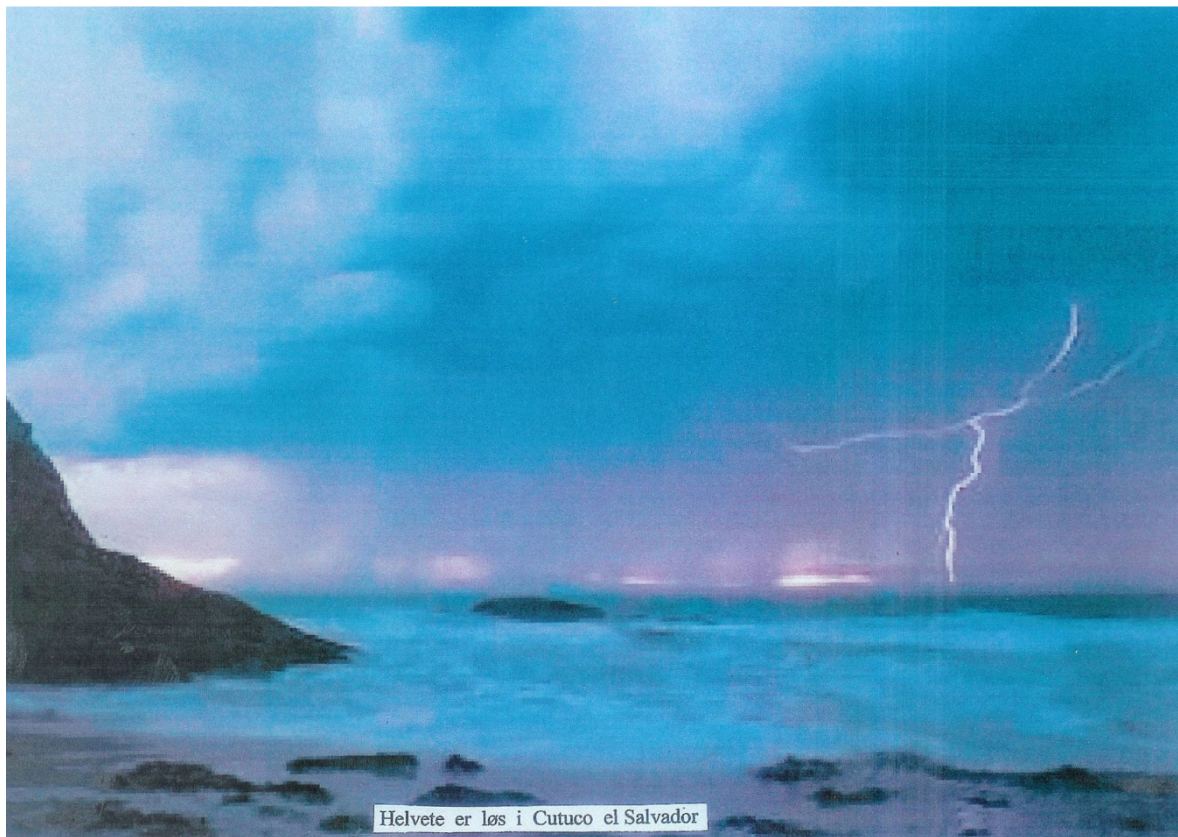


starteluft beholder. Tro meg, han fikk igang maskin ved første start. Kjørte noen minutter full fart forover for å få farten ut av fartøyet. Jeg gikk igang med å starte kjølevanns- og smørøljepumpe og kompressor. Det ble et helvete på dekk også. Båsen løp forut og droppet begge ankre. Pumpemann fikk stoppet pumper. Så ble det slått akterover i telegraf. Denne manøvreren hadde tilfølge att vi fikk 3 trosser inn i propeller. Motoren stoppet av seg sjølv. Vår 8 tomms losseslange ble revet av halvveis. Den ble slengt til høyre og venstre som snabelen til en elefant før pumpemann fikk stoppet lossingen. Vi ankret opp bare 200 meter fra fjellveggen på andre siden av fjorden.



Nå kunne vi se på skader. Så ikke ut. Hele skute siden og akterdekk skitnet til med olje. Her hadde vi noe att gjøre. De av mannskapet som var på land kom ikke ombord før langt ut på aften. Det var også store skader i byen. Vi har jobbet hele natten att få vekk det meste av olje. Resten av lasten, ca. 3.000 tonn ble pumpet forover for å få propeller fri av vannet. Lokale fiskere har fjernet disse trosser. De har sikkert fått godt betaling for dette arbeid. Vel, ut på ettermiddag gikk vi inn til kai igjen for att losse resten av lasten. Det ble litt problematisk med fortøyning. Måtte bruke

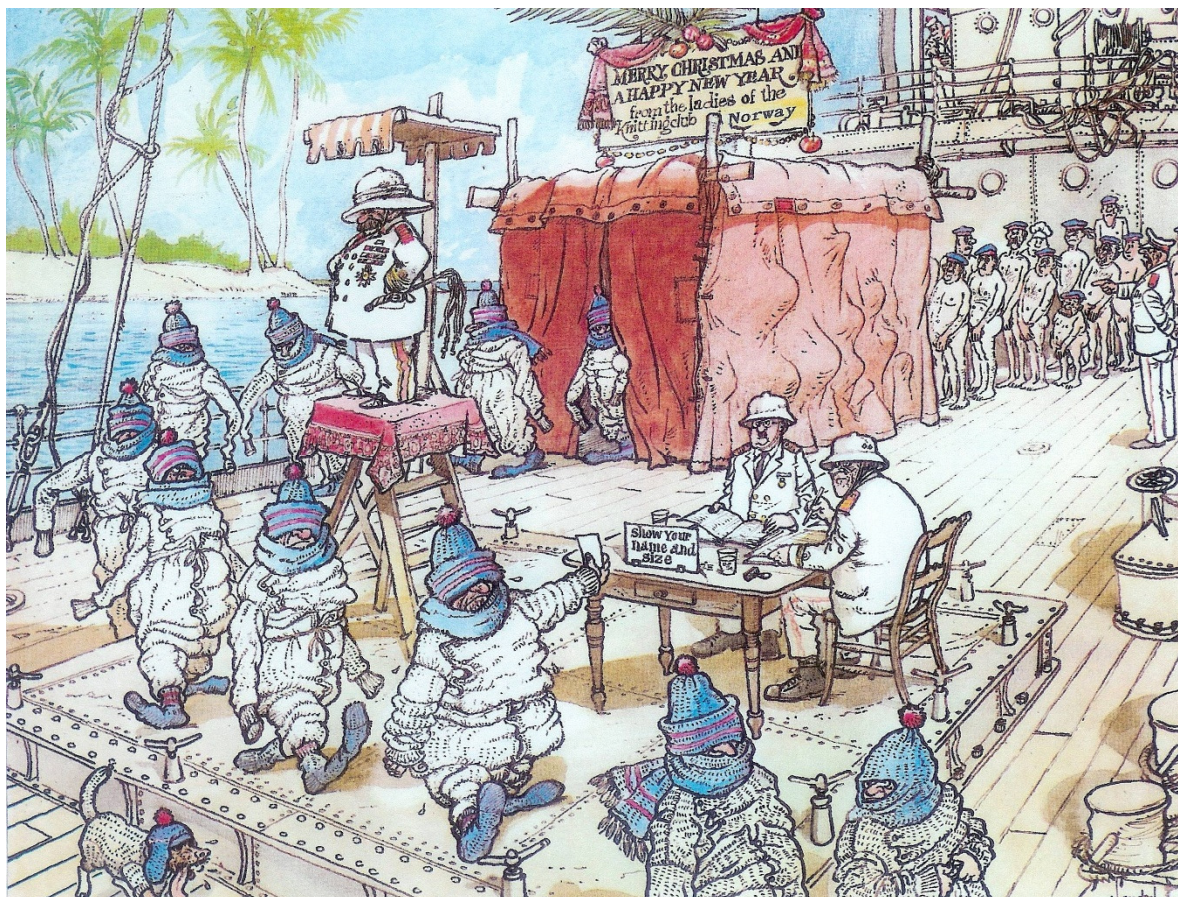
nogen gamle trosser og assuransewires. Og tro meg, ut på aften fikk vi samme historie om igjen. Dette fenomen kalles for PAMPERO her. Men denne gang var vi forberedt. Når jeg tenker meg om har vi haft flaks att vi koblet ifra denne tørnemaskin før vi gikk opp. Og hvem i himmelens navn gir tillatelse att gjøre hovedmotor uklar i disse havner?



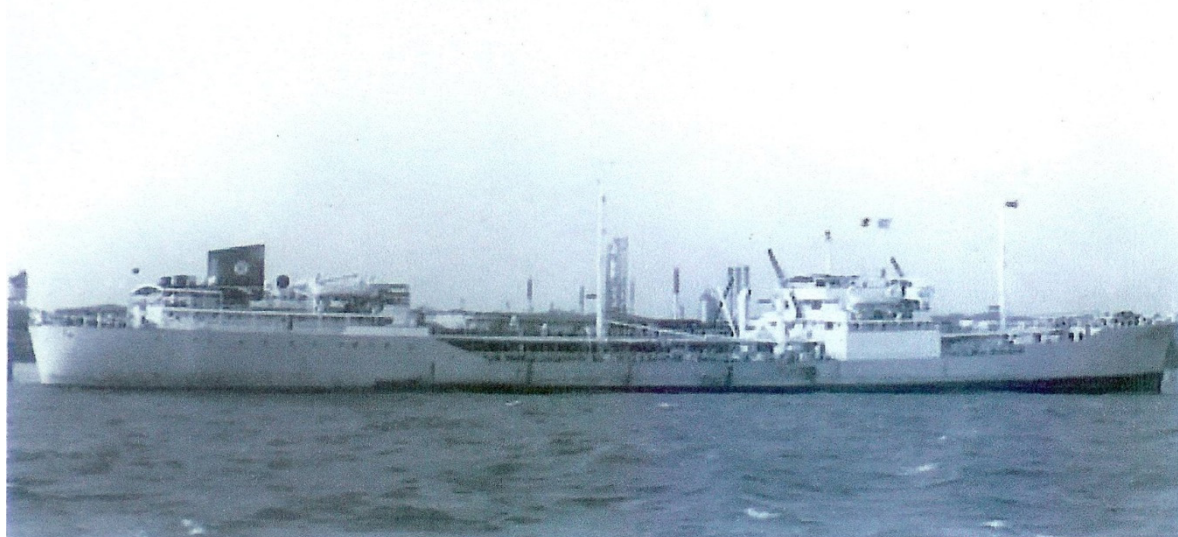
Så, det var Rio igjen. Har aldri vært her siden. Fikk smuglet ombord en kasse øl. God a ha for den uken som lå foran oss. Julaften på Amazonefloden. Ett enestående måltid og noen glass punch. Men vi, noen kompiser og meg, hadde denne ølkasse att kose oss med. Fint att sitte på båtdekk om natten og ta seg en drink efter vakten min. Lurer på hvad de holder på med hjemme. Ser på lys inne i skogen på begge sider av Amazone. Hvad er det disse folk holder på med?

Nyttårsaften i sjøen. Opp til Caracas Bay. Ankomst 6 Januar. Flere fikk vi besøk av sjømannspresten. Han hadde med seg enn stor sekk julepresanger fra rederiet og private folk i Norge. For att se hvordan det gikk til henviser jeg til denne tegning av Jan Sanders. Denne kunstner har aldri vært til sjøs men han vet hvad som foregår ombord ett fartøy.

Men vi må takke disse gamle damer i Norge for innsatsen. Tror de er de eneste som bekymrer seg om velferden og tilværelse av oss sjøfolk. Det ble enn tur til Punta Cardon-Emmastad med crude-olje. Derefter last for Stanlow ved Liverpool. På vei hjem eller? Hadde enn hyggelig samtale med chiefen. Spurte ham hvad som skulle til for att ta maskinist skole i Larvik eller Farsund. Var ikke klar over mine framtidsplaner. Det var noen problemer jeg måtte ta i betraktning. 1 Hjemmefronten, 2 financien, 3 Enn stor 4 for matematikk på yrkesskolen i 1943, haha. Og mitt kjennskap til Det norske språket. Haha igjen! Så det ble ikke til noe. Ankomst Stanlow 27 Januar. Mønstret av fra ett første klasses fartøy. Tatt avskjed fra kaptein Frank Andersen og hele gjengen på SUNNAAS. Tusen takk for samværet. Lykke til.



1952 SUNAAS



Historikk:

1952 Bygget som motor tanker SUNAAS av Caledon Shipbuilding & Engineering Co., Ltd., Dundee, for Skibs A/S Nanset (Iver Bugge), Larvik.
 1963 Solgt til Global Offshore Structures Ltd., Willemstad N.A. (Manager Heerema Engineering Service) Ombygd og konvertert til det første Kranskip med en 300 tons Kran, av N.V. Dok en Scheepsbouw Mij. Verolme, Rozenburg, omdøpt: **GLOBAL ADVENTURER**. Ommålt til: 5.350 Dwt, 9.622 brt, 3.644 nrt. 1964 R.E.M. Island, brukte **GLOBAL ADVENTURER** som den første "Pirat" TV Senderen.
 1967 Solgt til Brown & Root Panama S.A. Panama, (Brown & Root Nederland N.V. Rotterdam)
 1975 Solgt for hugging til Taiwan, ankom Kaohsiung i september 1975.

History in English:

1952 Build as motor tanker **SUNNAAS** by Caledon Shipbuilding & Engineering Co., Ltd., Dundee, for Skibs A/S Nanset (Iver Bugge), Larvik.

1963 Sold to Global Offshore Structures Ltd., Willemstad N.A. (Manager Heerema Engineering Service) Rebuild and converted to the first Craneship, with a 300 ton lift by N.V. Dok en Scheepsbouw Mij. Verolme, Rozenburg, renamed: **GLOBAL ADVENTURER**. Remeasured: 5.350 Dwt, 9.622 brt, 3.644 nrt. **1964** R.E.M. Island, used **GLOBAL ADVENTURER** as their first "Pirate" TV station..

1967 Sold to Brown & Root Panama S.A. Panama, (Brown & Root Nederland N.V. Rotterdam)

1975 Sold for breaking up to Taiwan, arrived Kaohsiung in September 1975.

Et nytt liv for **SUNNAAS**
-og for meg også

