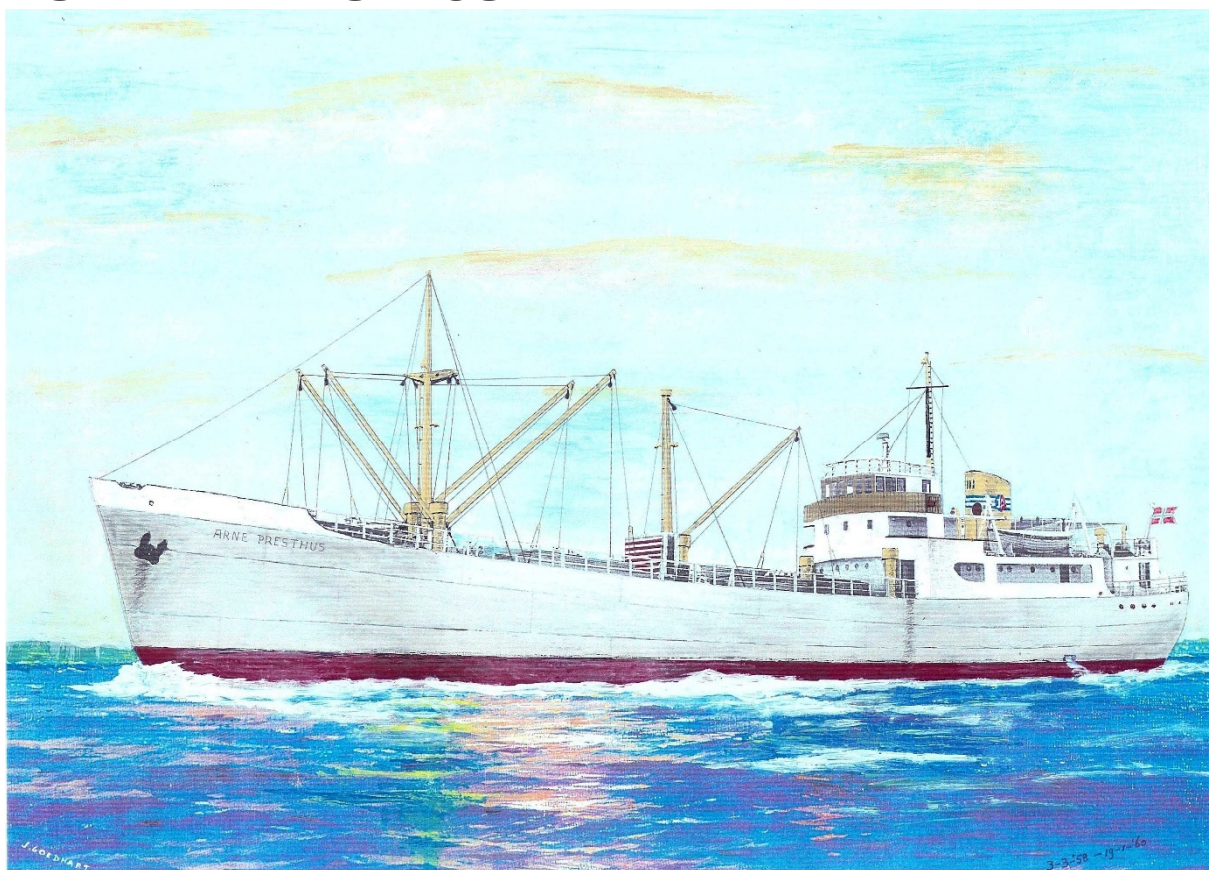


MS ARNE PRESTHUS



MS ARNE PRESTHUS i Jans penselstrøk

HJEMME

Vel, Jan er hjemme igjen etter 6 måneders fravær. Hyggelig gjensyn og samvær med familien. Og særlig Christina selvfølgelig. Måtte få denne **SUNBEAM** ut av systemet. Det ble mye moro. Kino og familie besøk etc. Lage planer for fremtiden. Vi ble enige om å forlove oss første juledag. Ta forskudd på giftemålet. Jeg betrakter det som å være femti prosent gift. Haha!

To uker senere kom også bror Rigard hjem med **SWARTE ZEE**. Så var familien komplett. Nå ble det enda mer moro. Hadde ikke sett hverandre på lang tid. Vi hadde meget å snakke om. Utvekslet erfaringer. Bare skøy. En må lete lenge etter to karer som har bløffet og skrytt så meget som vi gjør denne desember måned. Hurriganes, tornadoer, orkan vindstyrke 12. Alt passerte revy. Og villige tilhørere! Vi fant ut at vi hadde vært i nærheten av Trinidad i samme tidsrom (ingen bløff). Han bror min synes det må være bra å ha 4.000 hestekrefters slepebåt i nærheten. Vel, **SUNBEAM** var også på 4.000 hestekrefter og med bra maskinmannskap. Ikke bruk for denne slepebåten hans. Han har kastet bort tiden med å dra på gamle krigsskip mens jeg har vært i passasjerfart! Haha! Det hadde han ikke svar på. Men som sagt, bare moro med disse diskusjonene.

Så ble det første juledag. Vi forlovet oss. Stor fest igjen. Fikk ny adresse. Flyttet inn til min fremtidige kone. Hun bodde alene med moren sin. Kjøpte en vaskemaskin til henne og dobbeltseng til oss begge. En må jo ha noe å begynne med. Haha.

Nyttårsaften stor fest igjen selvfølgelig. Everybody Happy!. Sov rusen ut den første januar 1958.

Neste dag begynte jeg å bli urolig og nervøs. Så stadig på bildet av Sunbeam.

I mine drømmer fikk jeg se skoene mine på vei til hyrekontoret. Jeg skrek, "vent litt! Jeg skal være med dere!".

Så tredje januar gikk vi opp til sjefen, Mr. Bravenboer i Shipping. Gjorde ham oppmerksom på situasjonen jeg befant meg i. En forlovet sjømann skal ha jobb på et Nordsjø-fartøy! Vel, han var enig med meg. Snille hyresjefen, han skulle gjøre det han kunne. Det gikk to måneder før han hadde noe som passet bra. Jeg var så godt som pengelens.



Slepebåten SWARTE ZEE



Opprørt hav--

PLIKTEN KALLER, UT IGJEN

Tredje mars fikk jeg telefon. Dagen etter min bursdag. Kunne mønstre på **ARNE PRESTHUS**----!?.

Vel, har seilt med kornlast, olje, malm, stykkgoods og passasjerer, men det jeg fikk se her hadde jeg ikke vært med på før! Denne **ARNE PRESTHUS** viste seg å være et kreaturfartøy på ca 1.100 tonn. Måtte vente på kaien



med kofferten min. Ett antall passasjerer hold på å gå på land. Kuer og okser som hadde enveisbillett fra Belfast til slakterier i mellom Europa. Tre danske matroser fikk dem opp fra lasterommet og inn i jernbanevogner. Disse danskene kom fra bondelandet og hadde erfaring med kveg. De fikk 9 pund ekstra i måneden fra charterer firma Clausen i Danmark for å passe på kuene på vekten sin. Skal si at det luktet dritt lang vei! Stod så en halv times tid før jeg kunne gå om bord. Jeg synes synd på disse stakkars dyrene. De lurte sikkert på hvor de skulle henne denne gangen.

Kom meg om bord til slutt og ble innkvartert i to-manns lugar sammen med maskingutten. Denne båten ble bygget i 1942 i Hamilton i Ontario som **AKTION 1**, en "Flower Class" korvett.. Vet ikke om min nye arbeidsgiver, John Presthus hadde bygget det om til handelsfartøy.

Hovedmotoren var en 4-takter, 6 sylindret MAN-motor. Den kom fra en tysk ubåt som var senket i Skagerak under krigen. Denne Presthus var oppfinnsom..

Mannskap på 20 mann og tre-vaktssystem. For å se farten vi gikk i så se på seilingslisten. Heldigvis mange anløp Rotterdam

NR. _____
 Fabritius & Sønners
 Forlag, Oslo.
 L. nr. 113.

HYREKONTRAKT

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

- Den forhyrte skal gjøre tjeneste som motormann ombord i ovennevnte skip med de plikter og rettigheter som er bestemt i norsk lovgivning.
- Forhyringen skal gjelde for reiser i (mellom)¹⁾ fra Rotterdam o.v.
 - inntil videre, med en gjensidig oppsigelsesfrist²⁾ av _____
 - inntil videre, men med avmønstring bare i Nord Europa og etter en gjensidig oppsigelsesfrist²⁾ og ³⁾ av 7 dager
 - inntil den (datum) _____
 - for en reise («run») mellom de steder som er nevnt ovenfor og inntil _____ dager etter ankomsten.
- Tjenesten skal tiltres i (sted, datum og klokkeslett) 3/3/58.
 Reise til skipet fra forhyringsstedet skal tiltres den _____
- Hyra er⁴⁾ tariff _____ pr. måned regnet fra og med 3/3/58
 - _____ for hele reisen, som forutsettes å ville ta en tid av _____
 Avtalt trekk _____ som utbetales første gang den _____
 Forskudd _____
- Overtidsbetalingen er tariff _____ pr. time ⁵⁾.
- Twist om den rette forståelse av denne kontrakt eller om tjenesteforholdet forøvrig skal ikke innbringes for utenlandsk myndighet.
 Videre er avtalt følgende spesielle vilkår⁶⁾

gjeldende overenskomst mellom Skipsfartens
 Arbeidsgiverforening og vedkommende Sjømannsfor-
 ening.

(sted og datum) Rotterdam 3/3/58
Jan Goedhart

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 3/3/58

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 § 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. § 36—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. 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.

AFGEMONSTERD 19-5-58 4 JUNI GETROUW.D.
 P 10

Se bakside

MEER AANGEMONSTERD 10-6-58

Jans reiserute i 1958

Rotterdam	03.mar	Abenraa	28.apr
Belfast	07.mar	Hamburg	29.apr
Rotterdam	11.mar	Dundee	09.mai
Dundee	13.mar	Bremen	11.mai
Bremen	16.mar	Belfast	14.mai
London	18.mar	Rotterdam	19.mai
Caen	19.mar	Getrouwd (bryllup)	04.jun
Belfast	22.mar	Hull	12.jun
Rotterdam	26.mar	Bremen	14.jun
Felixstowe	28.mar	Bremerhaven	14.jun
Caen	29.mar	Belfast	18.jun
London	01.apr	Rotterdam	24.jun
Caen	02.apr	Hull	25.jun
Belfast	05.apr	Bremen	28.jun
Rotterdam	09.apr	Dublin	02.jul
Hull	11.apr	Caen	04.jul
Bremen	13.apr	Esbjerg	11.jul
Esbjerg	14.apr	Hamburg	15.jul
Hamburg	15.apr	Hull	17.jul
Esbjerg	16.apr	Bremen	19.jul
Bremen	17.apr	Esbjerg	20.jul
Bremerhaven	17.apr	Bremen	23.jul
Abenraa	19.apr	Bremerhaven	23.jul
Hamburg	22.apr	Hull	26.jul
Dundee	24.apr	Bremen	27.jul
Bremen	27.apr	Svendborg	28.jul

Ja, hva skal jeg si om denne kreatur transport. Disse dyr sier ikke "God natt, jeg skal legge meg". Nei, de blir stående hele veien til bestemmelsesstedet. Med hensyn til denne drittlukten, en blir vant til den etter noen døgn. No problem. Ved lasting i Danmark, og lossing på continentet er det tilsyn av dyrlege. Det er annerledes i England og Irland. Ingen kontroll. Disse stakkars dyr blir jaget gjennom byen Belfast av noen kjeltringer som tilhører IRA etter min mening!?! Ungdommer underveis er med på denne exodus. De blir banket opp helt til de kommer ut på kaien. De bruker alt mulig å torturere disse dyr med. Skamløst!

Vi sa ifra til agenten at de måtte stoppe med den slags tull, ellers nektet vi å ta imot lasten. Kan ikke transportere dyr som er halv død allerede. Det er fem døgn seilas til Rotterdam. Artig å se på. Når de første femti dyr er om bord, begynner skuten å rulle. Haha. Men jeg trivdes bra i denne farten. Mye aveksling, og meget å se på. Fart gjennom Kiel Kanalen til Abenraa. Esbjerg er det også bra å være. Har vært et sted som heter Riva Bella, ved innløpet til Caen. Berømt fra invasjon i Frankrike. Her finns Omaha Beach, Casino på stranden og statue for de falne. Hadde enn lang spasertur her. Vakkert område.

Fortsetter enn stund til med denne kreatur business. 19 mai var vi i Rotterdam igjen. Hyggelig å være i selskap med Christina.

"Jeg venter barn", sa hun.

"Hva?".



Jan besøker Riva Bella



På vei gjennom Kieler kanalen

"Jeg er gravid. Så vi må gifte oss"

"Vi må gifte oss. Det heter vi skal gifte oss. Har ikke dette vært meningen fra begynnelsen? Det skjer bare litt fortere enn planlagt!"

"Så kan du finne jobb på land"

"Heisann, hold an litt. Du slutter å jobbe. Jeg sier opp jobben min, og blir arbeidsløs? Skal vi starte en familie på disse vilkår!? Ikke tale om! Jeg har et bra arbeid. Meget overtid og fartstillegg. Jeg skal høre om jeg kan ta fri fra jobben så vi kan gifte oss".

Oh, vel, han chiefen ville gjerne ha meg tilbake. No problem. Avmønstring samme dag. Det ble mønstret på en vikar for den tiden jeg var på land. Giftet oss 4 juni. Stor fest igjen, selvsagt. Mønstret på igjen 10 Juni. Bryllupsreise til Bahamas måtte vi vente med! Det ble **ARNE PRESTHUS** igjen for min del. 24 juni var vi tilbake i Rotterdam igjen. Vi ble invitert til middag i offisersmessen. En enestående fest, norsk gjestfrihet. Fikk låne chiefens lugar for natten. Ikke til å tro. Avgang neste dag 25 juni. Til? Ja til hva? Fikk ikke se min kone de neste 19 måneder!.



Lykkelig gift 4 juni 1958!

NY TRADE

Siste anløp Rotterdam 24 juni. Holdt på i denne farten i omtrent fem uker til. Så sluttet kontrakten med Clausen i Danmark. Siste last med levende dyr gikk fra Hull til Breinen. Men som sagt, han Presthus vår oppfinnsom. Fartøyet skulle innredes for last med døde dyr. Fåreskrotter, ender og fiskevarer. "**ARNE**" skulle bli frysebåt. Han hadde til hensikt å gjøre dette arbeid ved egen kai i Nyhavn området i Bergen. Men først skulle vi avlegge visit ved Svendborg Skibsværft på øya Fyn i Danmark. Skrape bunn og få luker på mellomdekk i riktig størrelse igjen. Ankomst ditt 28 juli. Skal si at det var vakkert i omegnen her. Fint landskap. Rent. Og bare hyggelige folk. Disse danske dekkfolkene ble mønstret av. Bare vår polske bås og vi maskinfolk skulle følge med til Norge. Men vi fikk en ny mann ombord her. En gutt på 18 år. Navn? Arne Presthus! Artig! Han måtte gå og suge på sin fars fartøy. Kjekkt gutt som vi hadde megen glede av. Han ble husfestet i en av de tomme matros lugarer. Vel, han så ikke ut som en fremtidig reder. Tvert imot. Hadde mye skøy med den karen.

Denne Svendborg var en bra plass å være. Men det gjelder for alle danske havner. Men det ble dårlig med fortjeneste. Ingen vakthold, no overtime! Fikk lys fra land. Måtte innskrenke landlov til helgen. Men det ble ikke noen stort problem. Vi kjedet oss ikke allikevel. Spilte kort hver kveld i messen. Spar dame, casino eller poker. Fikk selskap av tre av disse verftarbeidere. De skulle jobbe i lasterommet fra 4 middag til 4 om natten. De var med på kortspillet vårt til klokken 24, før de gikk på jobben. Hyggelig samvær, kjekke karer. De bodde i bungalow utenfor byen. Imellomtid gjorde vi stempelsjau under ledelse av second maskinist Sigurd Lilleskåre fra Paddemura i Bergen. Også en grei kar å ha med å gjøre. Vi kalte ham for "17 MILLIMETEREN". Han spurte bestandig om 17 med mer fastnøkkel når vi holdt på med å jobbe!

Men tilbake til byen igjen. Her var det livlig. Det som jeg aldri har glemt er følgende



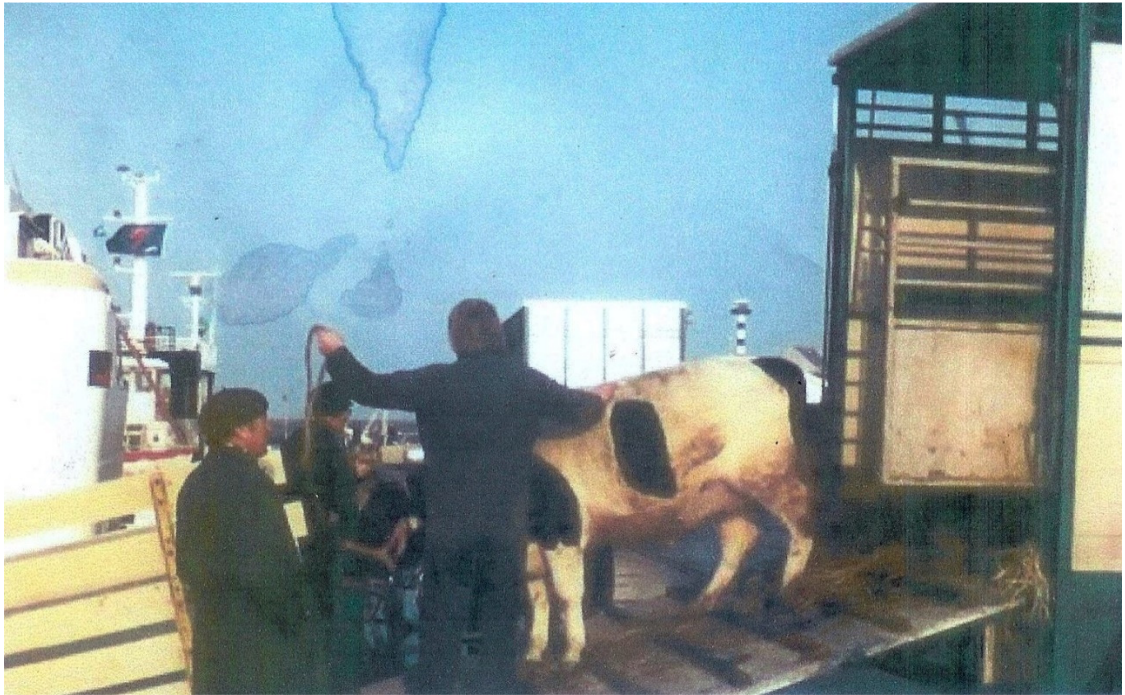
LAGE REKLAME I TIROL



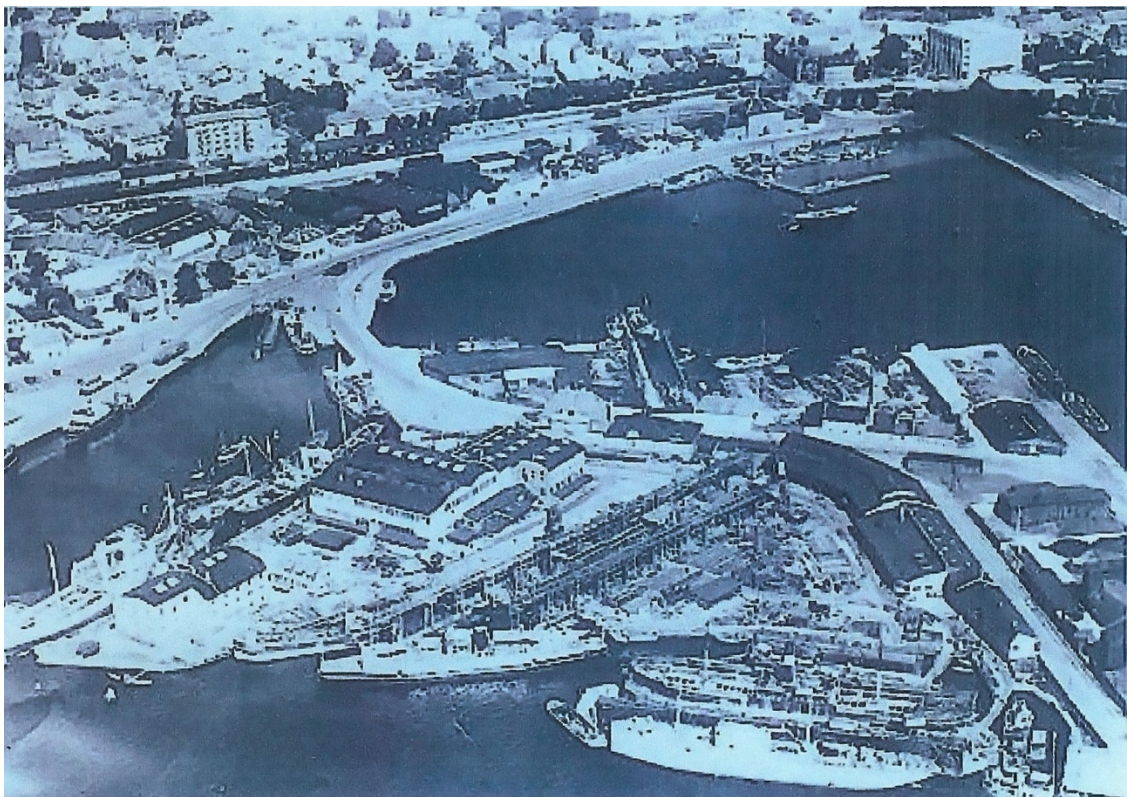
FÅTT JOBB I SPERMBANKEN

episode. På nordsiden av Svendborg fantes en stor restaurant. Her var det slagsmål hver lørdagskveld, mellom bondegutter og byfolk! Denne plassen var kjent som

NORD KOREA. På sørsiden av byen fantes en lignende restaurang som fikk navnet SØR KOREA. Lørdagskveld var det spørsmål: Hvor skal vi hen? Nord eller Sør Korea? Til og med Arne Presthus kom med dette spørsmål. Haha. Femten år senere snakket jeg med noen karer fra Svendborg. Denne situasjonen var fortsatt aktuell!



Siste ku om bord!

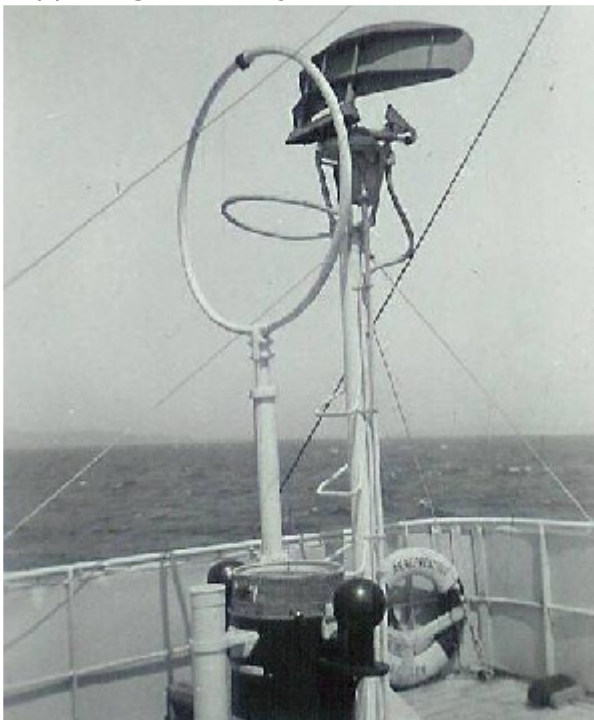


Bildets tekst sier Svendborg Værft ca 1950. Foto vennligst stilt til rådighet av Svendborg og Omegns Museum



ADJØ SVENDBORG, HALLO BERGEN!

Ja, det har vært morsomt disse tre ukene her, men jobben var ferdig. Fint landskap, hyggelige folk. Tatt avskjed fra våre venner på verkstedet. En siste drink i Korea. Skipet går videre. Avgang Svendborg 22 August. Opp til Bergen. Anløp Flekkefjord først. Her ble det gamle radaranlegget tatt på land. Skulle fornyes. Neste stopp Bergen, vår hjemmebasis de



neste tre måneder. Fortøyet ved egen Presthus kai i Nyhavn området. Har studert kartet, men aldri funnet dette Nyhavn. Husker att vi lå i nærheten av et badekompleks i friluft. Og i nærheten av et galehus som hette Nevregården, eller noen slikt. Presthus hadde også eget verksted her. Sjef var Hakon Brakstad. Hyggelig kar å jobbe med. John Presthus var ombord hver dag. Også en bra person å ha med å gjøre.

Det går for langt å beskrive alt arbeid som ble utført her. Også her fikk vi strøm fra land. Ingen overtid etc. Dårlig med ble det med finansene, hele hyren gikk til Christina. Fikk enn gjeng snekkere i lasterommet. De skulle bygge skott langsmed skutesiden, og under dekk. Rom i mellom ble fylt med polystyren eller hva det heter.

Samtidig ble det montert kjølespiraler og 120 vifter. Fryseanlegget gikk på freon. I bakerste delen av maskinrommet fantes et slags mellomdekk. Her ble det montert tre Lister motorer som skulle kobles til tre SKI kompressorer. Kjølere ble hengt opp under dekk. Det ble trangt om plassen. Vel, hva gjorde vi maskinfolk. Vi har lagt opp kjølevannsledninger og freon ledninger. Og stempelsjau, selvfølgelig. Nå hadde vi tjueto å tulle med i fremtiden! Mangler ikke på arbeid. Det ble ikke meget sightseeing.

Har leiet bil engang, og sett på omegnen. Har spist middag et par ganger i Olav Kyrres fiskerestaurant i byen. Sett på damer i bikini i badebassenget. Fin utsikt fra båtdekk vårt. Og en tur på Fløyen selvfølgelig. Meget interessant. Fra restaurangen gikk veien enda lenger opp på fjellet. Så vi gikk opp tre eller firehundre meter til. Da fikk jeg øye på enn gammel T-Ford. Lurte på hvordan den var kommet dit opp. Tiden gikk fort allikevel. Hadde fint var inntil begynnelse av oktober. Så begynte regnet. Har til hensikt å skrive litt om mannskapet på denne båten før vi går på langfart.

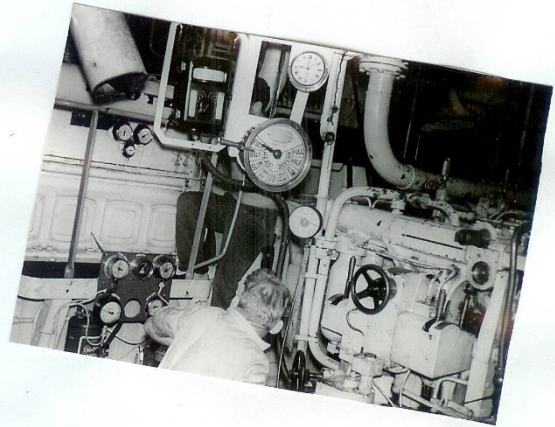


Gutta på tur!

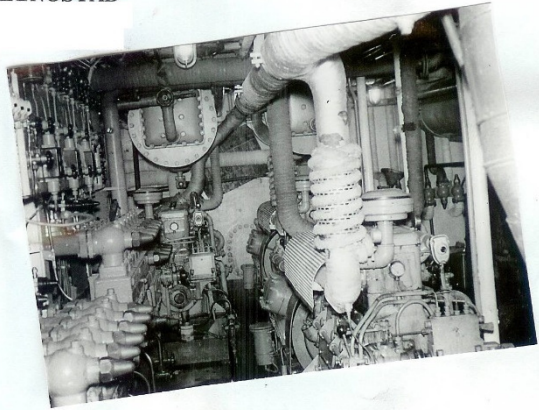
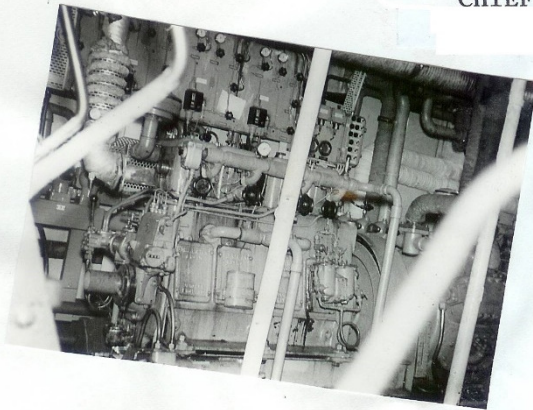


MACHINEKAMER

M/S ARNE PRESTHUS



CHIEF SEKKLINGSTAD



Vel, chieffen og leketøy sitt hadde vi øverst på side. Kjempekar. Men jeg må rette på antall stempler. Vi hadde ikke 22, men 32 stykker. MAN hovedmotor, 6 stempler. Lister hjelpemotor, også 6 stempler. Mercedes hjelpemotor 2 x 4 stempler. Lister hjelpemotor 3. Også 4 stempler. Også de 3 Lister motorer til frysecompressorer hver 4 stempler. Tilsammen 32 altså. Att jeg husker det kommer av att vi fikk ett stempel kompleks på dette fartøy. M/S Stempelsjau hadde vært ett bedre navn for denne **ARNE PRESTHUS**. Haha.



1) Kapten Nils Ostensjø fra Austevoll, og den hollandske stuert Troost



2) Yndlingsgutten om bord, motormann Nils Bjørnesø fra Storebø i Austevoll



3) Båsen (som vi kalte Polen), motormann Almar Owen (med trekkspill), meg, Nils, og lengst til høyre min lugarkompis maskingutten.

Men la meg fortsette med de personer jeg husker navn på.

Bilde 1. Kapten Nils Ostensjø fra Austevoll, og den hollandske stuert Troost. (med briller). Bilde 2. Yndlingsgutten ombord, motormann Nils Bjørnesø fra Storebø i Austevoll. Også kone hans ventet barn.

Bilde 3. Fra venstre til høyre: Båsen, som vi kalte Polen. Ingen som kunne uttale hans riktige navn. Så motormann Almar Owen (med trekkspill). Så er det meg. Neste er Nils igjen. Og lengst til høyre min lugarkompis, maskingutten. Husker ikke navnet hans. Dessverre. Har vært sammen med disse mannskap i nesten 2 år. Forøvrigt bare gode minner. Nå skal vi ut snart. Skipet går videre.

Vi ble ferdig her til slutt. Datum 19 November. Kastet trosser klokken 22.30 om kvellen. Skulle til Falmouth i England for orders. Kunne ha vært bra med en last

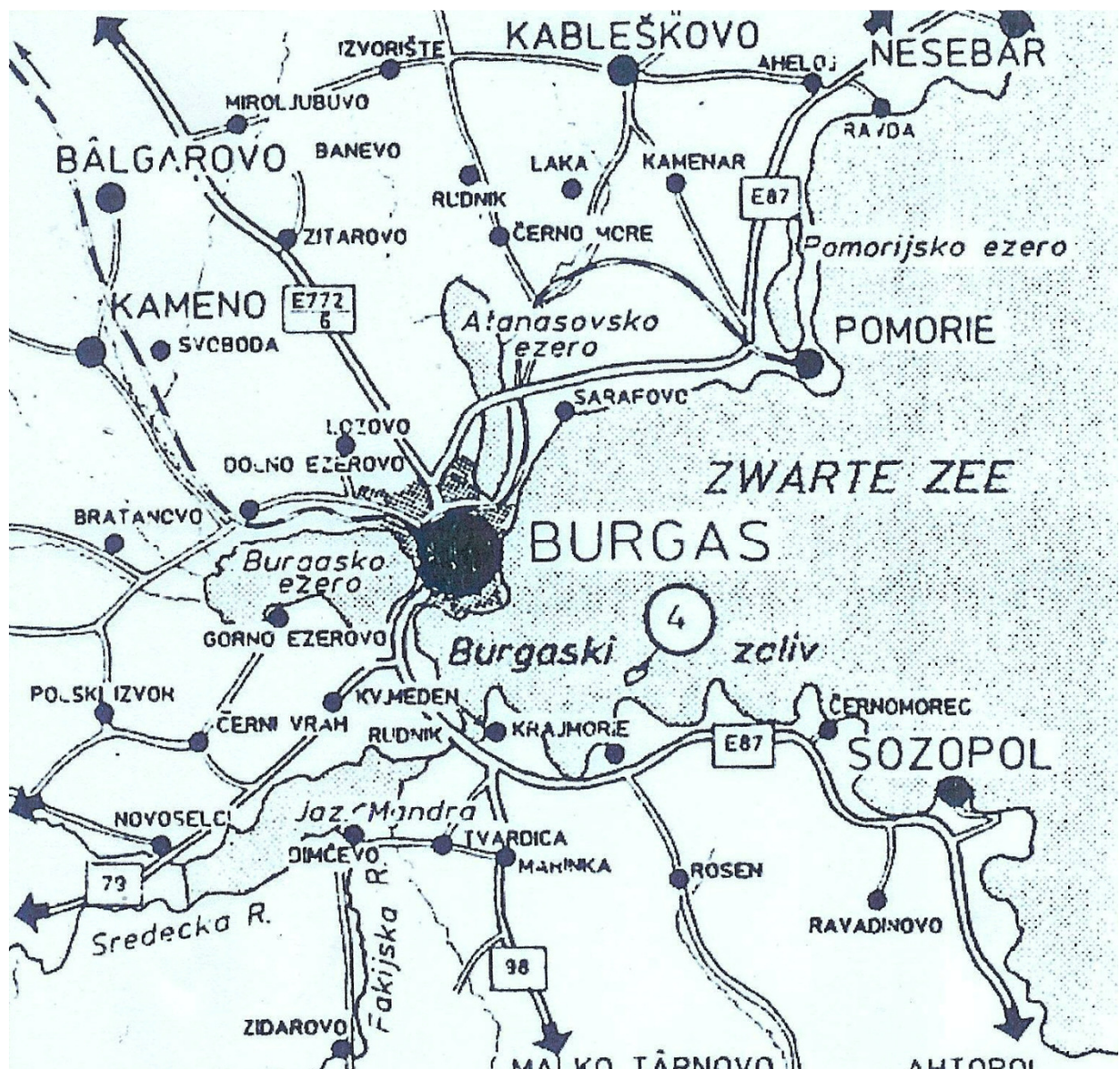
appelsiner fra Valencia til Rotterdam. Ser hvordan det går med kone min. Ankomst Falmouth 24 November

Så, dett ble ikke Valencia--. Skulle hente en last drueplanter i Burgas i Bulgaria. Bestemmelsessted Whampoa i Kina. Lurte på om vi skulle greie det med denne gamle hulken. Herregud, det er på andre siden av verden. Samvittighet begynte å plage meg. Skulle jeg ha sagt opp kontrakten min før det kom så langt? Vel, ikke noget mer å gjøre med dett--.

Jan og sin «nordsjøbåt» opp til - hvad ?

Burgas	04.des	Singapore	09 juli
Port Said	10.des	Aden	25 juli
Aden	16.des	Adabeya	31 juli
Whampoa *	07.jan. 1959	Alexandria	03 aug
Hongkong	12.jan	Port Said	05 aug
Swatow *	13.jan	Aden en	11 aug
Dairen *	20.jan	Singapore	25 aug
Whampoa *	27.jan	Shanghai *	03.sep
Hongkong	01.feb.	Takubar *	10.sep
Tsingsao *	05.feb	Tientsin *	11.sep
Takubar *	09.feb	Tsingtao *	15.sep
Singapore	26.feb	Hongkong	21.sep
Adabeya	16.mar	Tsingtao *	27 sep
Barcelona	23.mar	Hongkong	04.okt
Marseille	26.mar	Singapore	10.okt
Genua	02.apr	Shanghai *	25.okt
Port Said	09.apr	Tsingtao *	31.okt
Aden	15.apr	Takubar *	04.nov
Singapore	02.mai	Hongkong	12.nov
Shanghai *	08.mai	Singapore	18.nov
Tsingtao *	17.mai	Tsingtao *	05.des
Hongkong	23.mai	Takubar *	14.des
Shanghai *	27.mai	Hongkong	24.des
Takubar *	02.jun	Aden	13.jan. 1960
Hongkong	14.jun	Beiruth	19.jan
Tientsin *	22.jun	Afgemonsterd	
Takubar *	25.jun		

* Peoples Republic of China



Vel, here we go. Opp til Burgas. Dett gikk bra. Fint fart gjennom Borphorus. Hadde vært her før. Ankomst Burgas 4 Desember. Fikk brev her att jeg var blitt far til datter Susan. Hun kom til verden 19 November klokken 22.30. Jøssenavn. Exakt da vi kastet fortøyning i Bergen og jeg begynte min første sjøvakt. En man som blir far skynder seg hjem ved denne anledning i en helvetes fart. Jeg også, men motsatte veien. Jeg kjempet med skyldfølelse i flere døgn. Hvad faen gjør jeg på denne drittbåten.

I disse døgn fikk jeg støtte av stuert Troost. Og litt senere av min kompis Nils. Også hans kone fikk barn. Men som sagt, ingenting att gjøre med denne situation. Skipet går videre.

Så er det Burgas. Kommunist country. Bare shitt så langt øye rekker. Folk i gamle militairklær. Mange av dem beruset. Folk uten tro på nogen bedre tider. Men heldigvis ikke nogen problemer med landlov. Denne byen vaer omringet av 3 innsjøer. En av disse insjøer, Mandra, var i bruk som søppelkasse for raffinerier. Ikke noget liv rundt omkring her. Fugler, insekter eller ender. Bare asfalt, benzeen og alt mulig lurt. Borgemester ble spørt engang hvordan han skulle rydde opp her i framtiden. Bare kast ett fyrstikker sa han. Vel, mange år senere er det blitt et vakkert turistområde her.

Forpakning til disse drueplanter var kasser på 30 x 30 x 200 centimeter.

Innholdet kunne også ha vart maskingevær for den saks skyld. De skulle holdes på 6 grader plus. Haha.

Så opp fra Svartehavet til Rødehavet. Hele gjengen arabere ombord igjen i Port Said. Låse dører og ventiler. Bunkring i Aden også det Indiske Hav igjen. Jul og Nyttår i nærheten av Sumatra. Ankomst Whampoa 7 Januar 1959. Denne byen må være i nærheten av Hongkong. Har aldri funnet den på kartet.

Hadde vært i Kina før, i 1950. Men uten landlov. Dette her ble første gang jeg satte fot på kinesisk jord. Men vi måtte vente litt med dett. Etter 30 døgn i sjøen ble dett stempel-sjau først, selvfølgelig. Men han chiefen var klar over hvad som skulle til for å holde opp humør. Han bestilte 2 kasser øl gjennom agenten. Klokken 11 kom det 2 kineserinner opp gangwayen med hver sin kasse øl på skulderen. De må ha vært i 50 års alder. Haha.

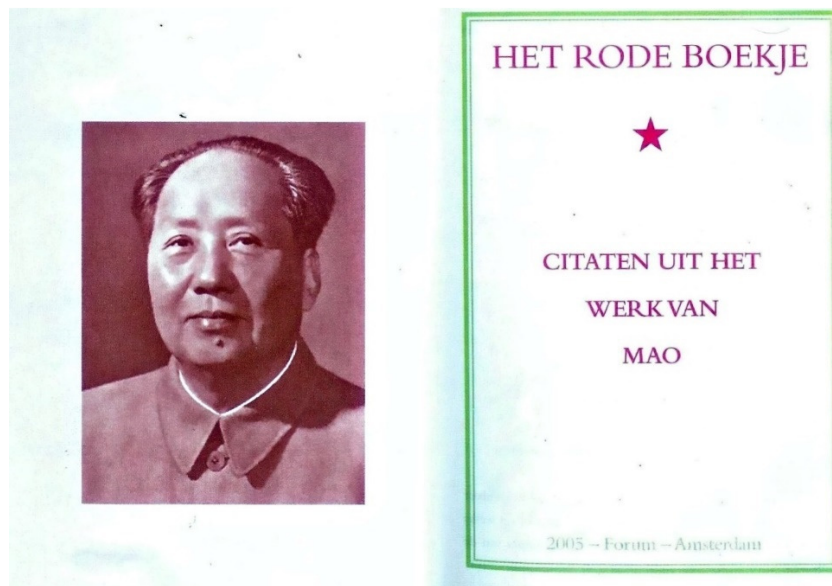
Ikke til a tro. Innhold av disse kasser, 30 store flasker. Vel, dett gikk an å drikke. Ikke så verst. Det ble gudskjelov bare ett stempel vi skulle ta oss av. Vi var spent på hvordan dett sa ut i Kina. Hadde hørt på ett helvetes spektakel hele dagen. Det kom fra høytalere som var festet på telefon og lysstolper rundt omkring i gater. Propaganda mot Amerika. Også kvinnfolk som sang opera. Hørtes ut som enn kvinne som skal ha tvilling. Fy f....

Disse kinesere blir nødt att høre på dette shitt døgnet rund. Han kompis Almar hadde vært her før. Han fortalte oss at det var billig her for sjøfolk. Dett fikk han rett i. Her fantes en bra sjømannsclub. Vel, dett ble ikke langt opphold ved kveldsmaten. Vi skulle på land.

Det første vi la merke til var alle disse plakater på husvegger og stolper. Bilder av amerikanske raketter rettet mott Kina. Videre så vi ikke forskjell i klaesdrakt. Samtlige gikk i Mao kostum. Jakke, bukse og lue. Vi havnet utenfor en ganske stor bygning. Trodde dette var kino eller noen lignende. Mye folk utenfor, og stativer med tekst og bilder av menn og kvinner. Filmstjerner? Nei da. Folk som ble hedred for insatsen i samfunnet. Da må vi tenke på han som har tatt mest kull i fra gruver den dagen. Eller han som har klippet flest får. Mennesker som har mistet arm eller ben i arbeid. Dette er det rene `brainwashing`.

DET ER HAN SOM ER ANSVARLIG FOR DETTE GALSAP.

HET RODE BOEKJE. CITATEN UIT HET WERK VAN MAO



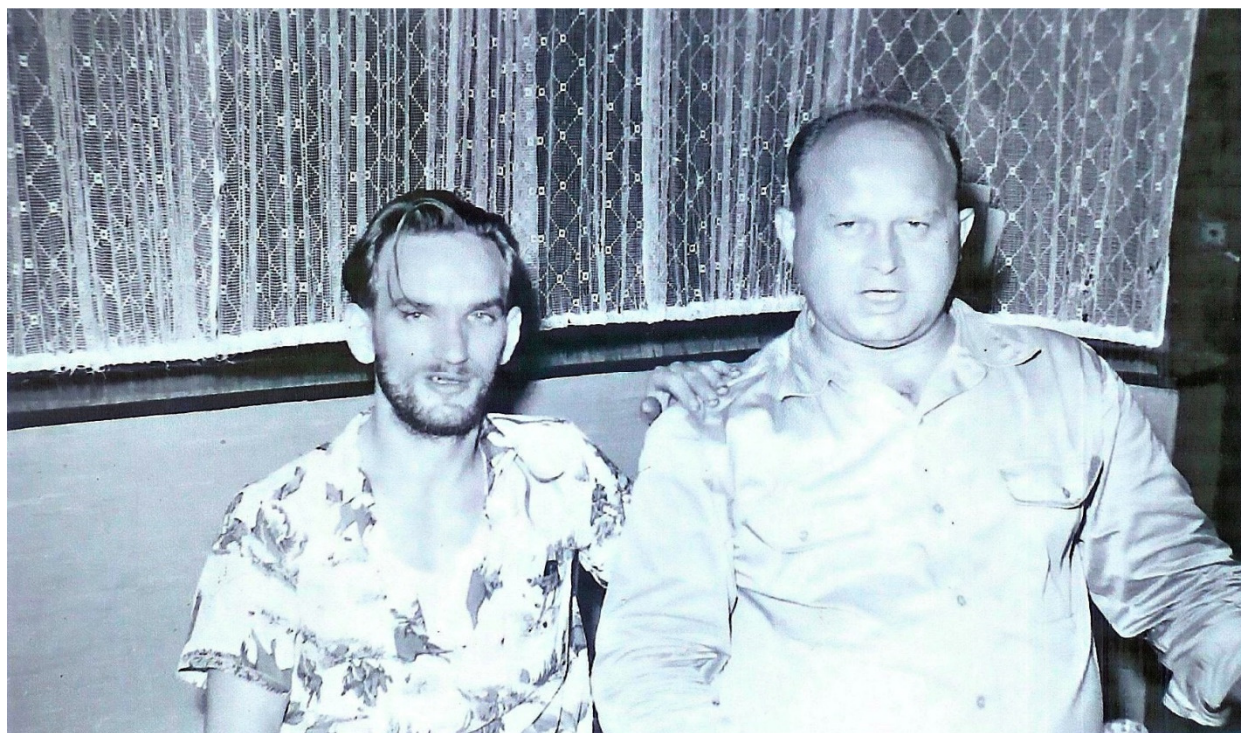
Vi ble invitert inn i denne bygningen. Det var første og også siste gang vi hadde kontakt med folk ute på gaten. Disse kineserne har ikke lov å omgås utlendinger. Hadde politi eller tollere ombord så lenge vi var der. Hadde bare kontakt med personellet i sjømannsklubben. Men finnes også noe positivt å fortelle. Disse sjømannskubbene her i Kina er noe av det beste jeg har sett på dette området. Propaganda selvfølgelig, men bra for oss. Først og fremst veggene. De var dekket av kjempestore malerier fra gulv til tak. Kinesiske motiver. Har aldri sett noe slikt før. Vidunderlig. Så er det personalet. Hyggelige karer, og hjelpsomme. Kunne skrive brev, låne instrumenter til dem som hadde lyst til å lage musikk. Fra gitar til piano eller trompet, -Haha.

Aldri sett slikt servise før noen steder. Her var det standard pris på alt som skulle spises eller drikkes. En stor tallerken potet-frittis, 50 øre omregnet til norsk valuta. En stekt kylling, 50 øre. En "Cuba libre", "Bloody Mary", "Whisky on the rocks" eller "Gin tonic"? 50 øre. Enn liten flaske øl likedan, 50 øre. Original etiketter var det på disse flaskene. Kineserne er flinke i å kopiere varer fra andre land. Kunne til og med kjøpe film. Men de skulle fremkalles her! Rart å tenke på at sjøfolk kunne ete og drikke seg ihjel her mens folk utenfor sultet.

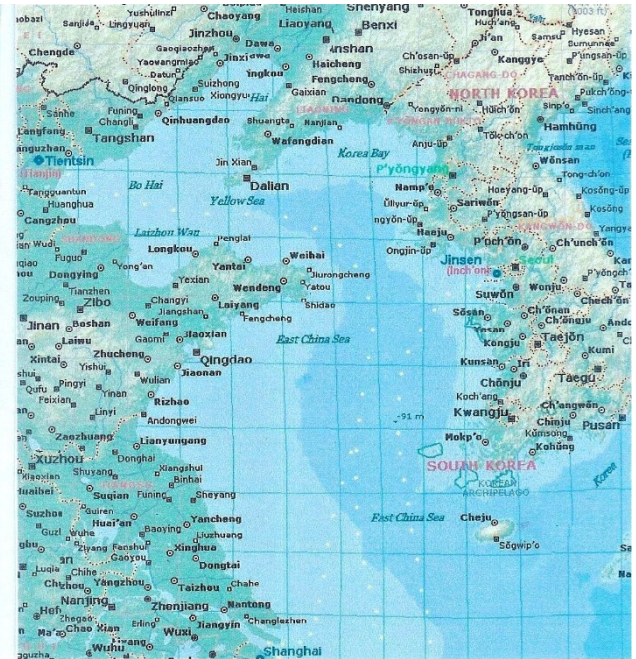
Men la oss se litt på gaten. Ingen buss, taxi eller motorisert transport å se. Bensin og dieselolje var et ukjent fenomen. Bare sykkel, hester og esler som hadde en slags pose under halen sin for å ta imot avføring. Mye røyk og smog fra hus, båter i havnen og lokomotiver. De fleste gikk med bind foran ansiktet for ikke å bli syk. Vel, det var mitt første inntrykk av livet her.

La oss se litt hva som foregikk ombord hos oss. Og da særlig i maskinrommet. Går ut fra at denne lasten av drueplanter eller maskingevaer kom uskadd frem!

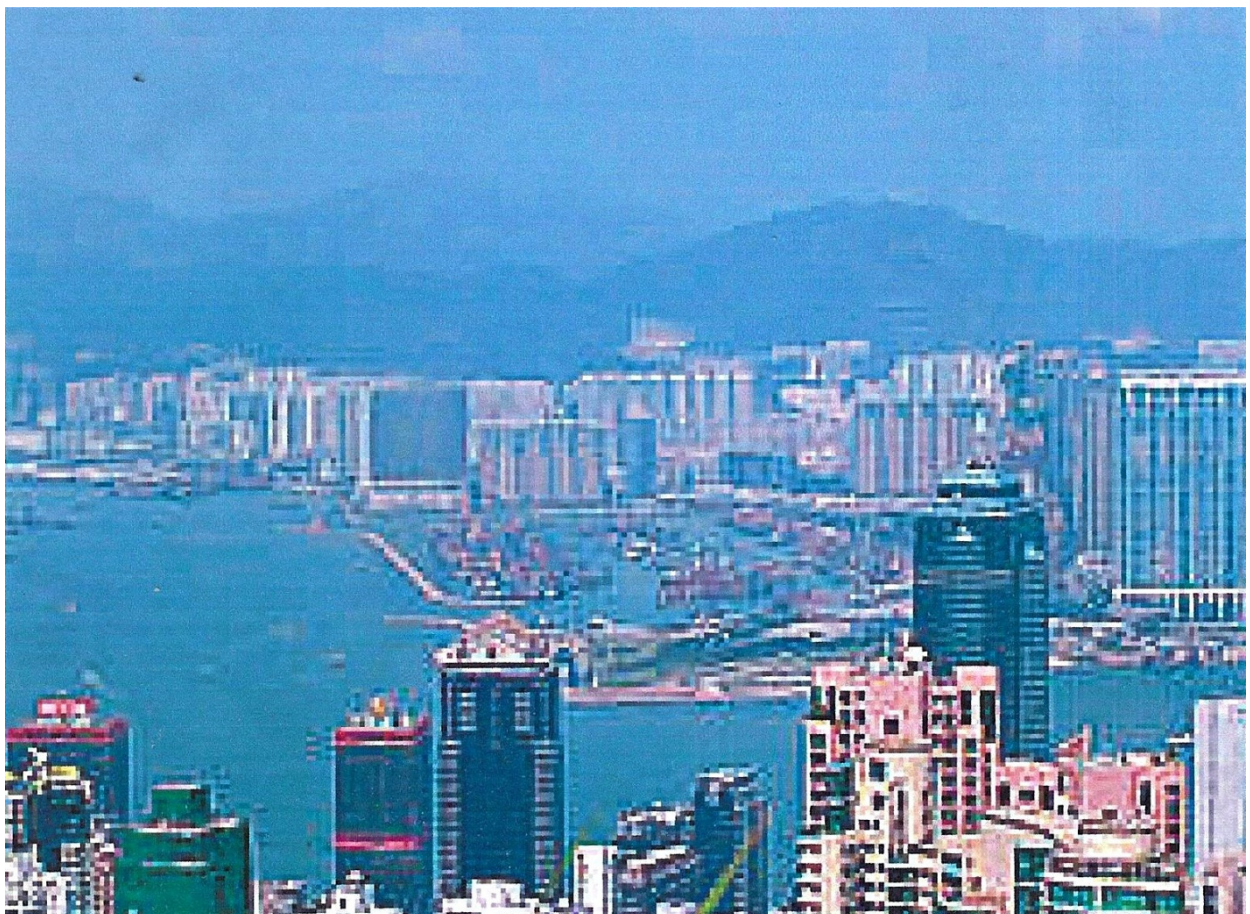
Men det ble meget arbeide med kjøleanlegget. Mye lekkasje. Måtte fylle på freon hver dag. Lurte på hva det skulle bli til når vi får riktig fryselast. Mer om dette emnet senere. Ble ferdig her til slutt. Turen gikk til Hongkong, eller rettere sagt til Kowloon. Laste for Swatow. Også her hadde jeg vært før, i 1950. Skip laster og lossar her på redan, men vi fikk kai plass i Kowloon. Heldigvis. Slipper båt transport for att komme ombord igjen.



Båsen og meg i Henry's Bar i Anson Road i Kowloon



**I KINAFART.
KOWLON**



Skipet går videre. Fra Hongkong til Swatow og Dairen i Nord Kina med stykkgoods. For det meste medisiner, milkpowder etc etc. Ingenting at se her, utenom sjømannsklubben. Etter utlossing her tilbake til Whampoa. Fikk fryselast til Hongkong igen. Fra Hongkong med stykkgoods opp til Tsingtao som er marinehavn her. Mer om denne havn senere. Herfra videre til Takubar. Her har jeg vært før med

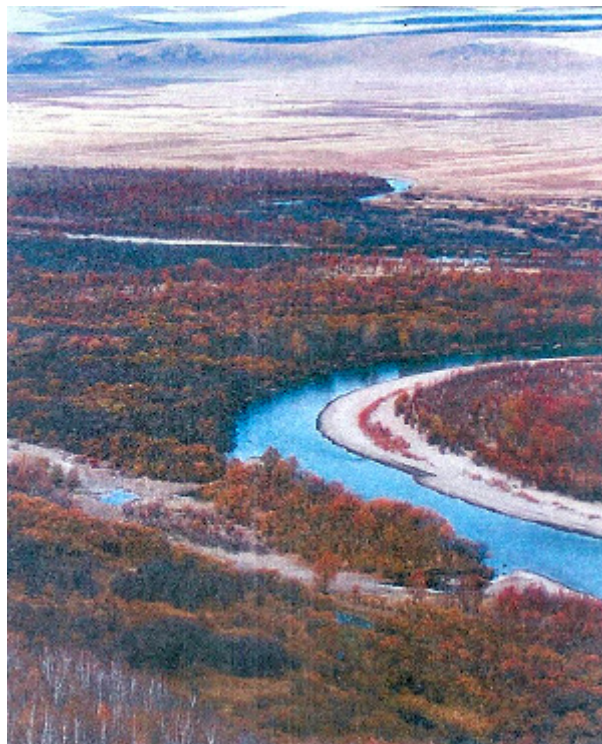
S/S **MEERKERK** i 1950. Har losset og lastet den gang ut på redan. Nå gikk vi inn med Arne hele veien opp til Tientsin. Ble fortøyet ved ett fryselager. Har skrevet før om disse høytalere på vegger og stolper. Disse kinesere hadde fått takk i en grammofonplate som het "Blue Tango" av dansken Jacob Gade. Den fikk vi høre døgnet rundt. De gikk antagelig ut ifra at de gjorde oss en tjeneste. Vi hold nesten på å bli gærne!

Her fikk vi full last av fåreskrotter. Temperatur skulle være 20 grader minus. Lasten var bestemt for Adabeya i nærheten av Suez. Avgang Tientsin 10 Februar. Vi hadde i maskin et apparat som registrerte temperatur i lasterommet på 20 forskjellige plasser. Hver vakt var det kontroll, og notering i frysejournalen. Det gikk bra til å begynne med. Det gikk også hardt utover freonflaskene. Våre 32 stempler gjorde sitt for å tilfredsstille mottager av disse beistene. Haha.

På høyde med Formosa var temperatur redusert til 10 grader minus. Og ved anløp Singapore var temperatur i lasterommet 0 grader og sjøvannet 33 plus---. Ble nødt til å gå inn til havn og få tak i mer freon. Stakkers dyr. De kunne ikke si noget. Ventet hvert øyeblikk på å høre "Takk skal du ha chiefen. Det begynner å bli behaglig her nede. Vi holdt på å fryse i hjel". Ha-ha.

Bare tullprat, selvfølgelig. Men la oss se litt på hvordan det begynte. Har sagt det før, han John Presthus var oppfinnsom. Han hadde sett på folk som bygde hus. Trehus med dobbelt vegg. Rommet mellom skottene ble fylt med polystyren eller hva det heter. Det virket bra som isolasjon i Norge. Han gikk vel ut ifra at dette systemet egnet seg ombord også. Men Norge med normalt klimat, og Singapore på ekvator, er to forskjellige saker. Det gikk ikke ann å få ned temperaturen på fryseanlegget, når sjøvannet temperatur var 33 grader +! Dessuten mye lekkasje i ledningssystemet. Det var vi motormenn som la opp ledningene, så vi er medskyldige, ha-ha. Men husk på, vi hadde ikke utdannelse som rørleggere. Basta.

Ankomst Adabeya 16 Mars. Lossing ble satt igang. Det var trist å se på denne kjøttthaug på kajen. Så ikke ut som muslim mat. Tvert imot! Hele greia passet inn i en 10 tons lastebil. Vet ikke hvordan det gikk videre. Forsikring etc.etc. Men folk i Egypt ble nødt å vente på neste båt.



The third largest city of China, Tianjin (also spelled Tientsin) is a major port and industrial city. Located 25 miles (40 kilometers) inland, it is the gateway to the vast agricultural plain of northern China. It ties on the river named Bei Jiang, which to the east is called Hai He. Only shattow-draft vessels Tianjin, China can sail up the Hai He to Tianjin's shallow, silted harbor. Large vessels unload at the port of Tangu on the Gulf of Bo Hai or stay out to sea before Taku Bar.

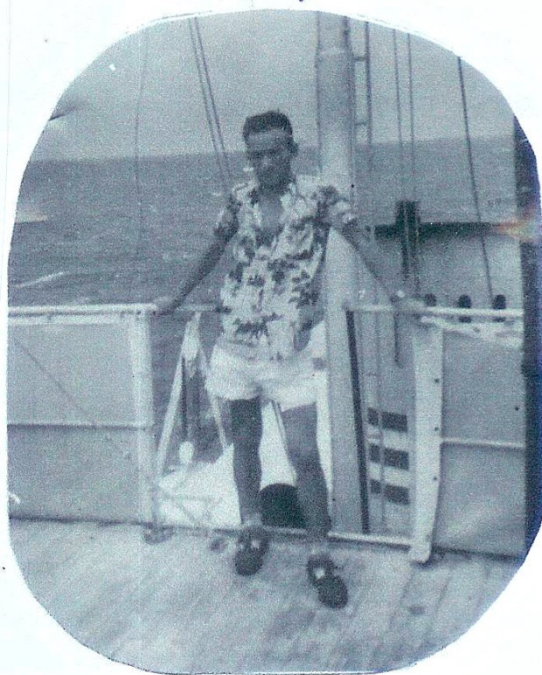
Så fikk vi endelig hyggelig nytt! Vi skulle til Barcelona. Drømte igjen om appelsinlast til Nordsjøen. Begynne å samle sammen saker og ting. Souvenirer jeg hadde kjøpt etc. Sjekket bestedressen. Lufte kofferten. Hjem til C+S (Christina og Susan)! Ankomst Barcelona 23 Mars. Gudsjelov ingen stempelsjau, fikk fri eftermiddag. Nå skulle vi på land etter 5 uker i sjøen. Ved avgang Bergen hadde vi fått luer som de har i marinen. Med Arne Presthus påskrevet i gullbokstaver. Den tok vi på oss da vi gikk på land. Morsomt. Det var fire stykker av oss. Det ble litt sightseeing først. Mye å se på her. Særlig i havnområdet. Men vi ble tørste av denne spasertur. Inn i en stor restaurang med oss! Det var neste skritt. Skal si at det smaker med et stort glass øl!

Jøssenamn. Bak i sjappa fantes et dansegulv. Like ved, et selskap damer og herrer i nationaldrakt. Slik så det ut for meg. Vi satte oss ned der borte. En av disse karer ble sannsynlig kald på bena. Han begynte å hoppe og danse på dansegulvet. Like etter, en av disse kvinnfolkene likedan. Lurte på hva som var meningen med deres oppførsel. Så uten varsel, et helvetes skrik og hyling. Holdt på å ramle ned av stolen min. Trodde dette kvinnfolket ble drept, eller skulle ha barn! Det varte ikke lenge før hele selskapet befant seg på gulvet. Først nå ble jeg klar over hva det var for noe. Har lest om denne i reisebrosjyren.

"FLAMENGO", dans og sang. Vel, de tretti to stempler på **ARNE PRESTHUS** laget mindre støy enn denne gjengen her. Jeg har skrevet det før, Jan Goedhart er kulturbarbar. Så ikke vitsen i dette tullet her. Kan ikke disse spanjolene finne skikkelig arbeid?

Etter denne forestilling kom de til oss. De skulle ha betaling for anstrengelsene sine. De fikk noen slanter av oss. Samtidig tok de med seg alt vi hadde liggende på bordet. Rene tyveri. Bah. Sigaretter og lightere forsvant. Fy.f...!

Klokken ti var det slutt på finansene. Så var det tilbake til båten vår. Kan si at vi var langt fra edru. Kom på kaien samtidig med fem herrer som skulle ombord. John Presthus i spissen. Fulgt av to karer fra dette polyester foretaget. En spesialist fra SKI fryseanlegget og Hakon Brakstad, sjefen for Presthus verkstedet i Nyhavn i Bergen. Han Presthus så på oss og ristet på hodet. Oppførselen vår var vel ikke noen reklame for rederiet! Rommet mellom skott og skutesiden skulle etterfylles med polyester. Kontroll av fryseanlegget etc etc.





2 døgn senere:

«AVGANG KL.15.00 NESTE ANLØPHAVNER MARSEILLE-GENUA-SHANGHA.»--

Dette oppslag i messen så ut som enn annonse i avisen: "Idag døde Jan Goedhart av hjerteslag". Herregud, hvad skal jeg skrive hjem?. "Kommer litt senere, appelsinsesongen er ikke begynt ennu?". Hele veien tilbake igjen til disse kineserne med høyttalerne sine! Forferdelig. Kunne ikke gå opp til kapteinen og si `Hei, Nils! Har du passet mitt og penger?! Jeg skal hjem. Kontrakt er kontrakt. Disse forbannede 18 måneders kontrakter ble introdusert av han norman som oppdaget Amerika. Har glemt navnet hans.

Lurte på å stikke av. Men det kunne bli lang spasertur fra Barcelona til Rotterdam, uten papirer og finanser! Så jeg sløyfet denne ideen. Det ble taust rundt Jan Goedhart. Gjorde jobben min, men ikke interessert lenger i tilværelsen om bord. Helt nedslått. Hadde ikke lyst til å

skrive om besøk i Marseille og Genova, Røde Havet etc.etc. Til helvete med hele greia. Jeg var vant til å lage kaffe etter vakten min, og sette meg ned på poopen en halv times tid. Måtte slutte med det. Orket ikke å se på rekkverket, flaggestangen og alt vannet som forsvant akter om poopen. Videre og videre, lenger og lenger hjemmefra. Fikk gudsjelov hjelp av stuert Troost.

Troost på hollansk betyr "trøst" på norsk. Vel, han trøstet meg. Ewig takknemlig for denne gesten. Først halvveis nede i Indiske Hav kom jeg til hektene igjen. Måtte ordne opp i mitt øvre etasje. Livet går videre. **ARNE**



PRESTHUS også. Ankom Shanghai 8 mai.

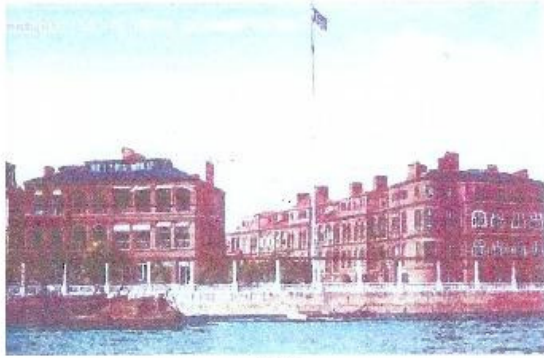


Shanghai ved Huangpu River. Har sett i atlasen hvor det ligger. Har sett på fjernsynet at Chiang Kai-shek ble jaget ut av landet og Mao overtok makten. Resultat fikk jeg se her. En storby, ingen trafikk i gatene, bortsett fra noen syklistene. Bygninger fra kolonialtiden var stengt. Konsulater, ambassader, hoteller og shippingkontorer. Noen av disse bygningene var i bruk som nødhospital, kaserne eller garasje for brannvesenet.

I en av disse husene fantes en butikk som het "Friendship Stores". Her kunne vi sjøfolk kjøpe souvenirer til en rimelig pris. Noen kilometer oppover gaten (The Bond) fantes sjømannsklubben. De store linjebåtene ankret opp i elven for lastning og lossing. Trafikken med prammer skjedde ved hjelp av tidevannet. Vi fikk plass ved kaien, heldigvis.

Så skjedde det noe som kan betraktes som meget trist. En av de kjekkeste karene om bord, elektrikerens, fikk et telegram som sa at hans far var død. Han fikk lov å mønstre av, og gikk på land. Jeg fikk fri etter middag, og tok meg en tur på sjømannsklubben. Her traff jeg trikker'n igjen. Han skulle ta fly senere til Peking. Derfra videre til Moskva og København til Oslo. En lang vei. Vi holdt hverandre med selskap i flere timer. Jeg hadde munnspeilet med meg. Det brukte jeg ofte ombord når vi laget musikk, i sammen med Almar på trekkspillet hans. Bare moro.

Vel, dette her var langt fra koselig. Han lurte på om han skulle rekke hjem i rett tid til begravelsen. Og jeg, ble plaget av hjemlengsel. Spilte den mest kjente hollandske sjømannssang, "*Toen wij uit Rotterdam vertrokken*". En del tomflasker på bordet allerede. En ny flaske innen rekkevide. Akkurat da jeg satte igang med "*Mor, kjære mor, kan du høre..bla bla bla*" smalt det i døren. Stuert Troost kommer inn og roper sint: "*Hvad faen er det du holder på med? Nå har vi ligget og ventet på deg i en hel time! Kom igjen!*".



1959



1936

1936



SHANGHAI

Han hadde en slags riksshaw stående utenfor. I en fart tilbake til skipet. Den skjennepreken jeg fikk av kaptein Nils Ostensjø, har jeg aldri glemt! *"Har du lyst til å havne i kinesisk fangeleir, får du bare fortsette med denne oppførselen. Du er jo voksen, så slutt med den slags tull!"*. Kunne ikke si noe annet enn: *"Ja kaptein, du har rett. Omforlatelse for bryderiet. Og tusen takk for at du har vært så snill å vente på meg—"*.



Vel, det var nære på. Ble forbannet på meg selv. Syntes sjømannslivet var tungt. Men--,samtlige kinesiske havnebyer har sin historie. Det er også tilfelle med TSINGTAO, vårt neste anløp. Denne byen har vært hovedstaden for en tysk koloni siden 1900. Disse tyskerne ble jaget ut av landet flere decennier senere av japanerne. Japanerne ble jaget bort av Kwomintang kinesere med hjelp fra utlandet, og Chiang - kai - sjek fikk sparken av Mao. Nå var vi her. Ca.60 normenn og en hollender. Haha!

Vi fortøyde ved samme kai som bergensbåten **JUSTITIAN**. Et hyggelig treff. Flere gutter hos oss fant kjente folk å snakke med. Vi ble invitert til filmframvisning etter kveldsmat. Velkommen avveksling for oss. Men også her fantes en bra sjømannsklubb. Så etter film der, skulle vi ha noe å drikke. Hyggelig med alle disse norske sjøfolkene på klubben. Mye å snakke om. Klokken elleve tok vi veien tilbake til skipet. Nils, jeg og et par stykker til. Og her begynner neste eventyr, haha!

Det var mørkt. På vei ombord passerte vi en gammel kvinne. Måtte ha vært i 60 års alder. Nils la hånden sin på skulderen hennes og spurte: *"Hei mor, hva gjør*

du så sent ute på gaten helt alene?". Dette mennesket løp fra oss og skrek så de hørte henne i helt til Peking! Ingen tvil på det. Det ble tent lys rundt omkring i husene, og folk kom ut på gaten for å se hva som var på ferde. Jeg sa til Nils: "Kom igjen. Vi må se til å komme oss vekk herfra!". Men en halv time senere fikk vi besøk av politiet. Vi skulle være med tilbake til klubben for forhør. Kapteinen måtte bli med som tolk. Han ble forbannet for at han måtte tørne ut for dette idiotiet. Også dette kvinnemenneske var med selvfølgelig. En "dame" uten tenner som så ut om hun hadde jobbet i kullgruvene hele sitt liv. Fortsettes neste siden.



JUSTITIAN

Bak i klubben fantes ett slags konferanserom. Stoler, bord og en balie. Tre gubber i generals uniform tok plass bak denne balie. Aner ikke hvor de kom ifra i farten. Alle tilstedeværende i rommet fikk enn "grogg", et glass varmt vann mikset med konjakk. Lurte på om ekte kriminelle også får en dram før de blir skutt. Så begynte denne komedien. Kapten Nils versus motormann Nils.:

Dommeren	Hva var hensikten med å antaste denne "damen"?
Kapten til Nils:	Han spør hvorfor du har skremt vettet av dette kvinnfolket?
Nils:	Spør om han har en vakker datter.
Kapten til dommer:	Han sier at han var bekymret for henne alene i mørket. Han beklager.
Dommer:	Men damen ble vettskremt. Hun forlanger erstatning for senskader.
Kapten til Nils:	Du skal betale bøter.
Nils til kapteinen:	Hennes datter må komme ombord og hente pengene!

Denne diskusjonen fortsatte en stund til. Lurte på om vi skulle betale for konjakken. Det var ikke tilfelle. Boten ble satt til 30 kroner etter norske valuta. Ingen problem. Den betalte vi kontant med en gang. Så var det slutt på dette teaterstykket. Men Nils fikk en helvetes kjeft av kapteinen på vei tilbake til skipet. Det var vanskelig å være alvorlig hele tiden, men dette foregikk.

Vel, vi ble ferdig her 17 mai, nasjonaldagen i Norge. Neste måned, opp og ned mellom fastlandet og Hongkong. 25 Juni var vi i Takubar. Fikk full last av fåreskrotter til Adabeya igen. Fem ukers seilas. Ankomst ditt 31 Juli. Hadde gitt opp håpet om å få last for Nord-Europa. Så jeg ble ikke skuffet da vi skulle laste i Alexandria for Shanghai. Ankomst Shanghai 3 september, dagen etter min kones bursdag. Så opp og ned kysten igjen. 19 november i Singapore, min datters første bursdag. 14 desember fikk vi for tredje gang enn last fåreskrotter i Takubar. Denne gang bestemt for Beiruth i Libanon. Endelig på vei hjem etter 22 måneder. Ankomst Beiruth 19 Januar 1960

GOODBAY MAO

GOODBAY MAO



TAKK FOR GJESTFRIHET



HER ER MÅN
BARE MILS HØI PAPA



IKKE LETTVIND
DEN FØRSTE
PAPPA



12-1-1960

160

JOHS. PRESTHUS REDERI

- SHIPPING COMPANY -

ESTABLISHED 1829

Vessels:

M/S „ANNA PRESTHUS“ 4800 dw. 11 knots
open shelterd.
257/235000 gralnale

M/S „ARNE PRESTHUS“ 1100 „ 12 „
Refrig. → 20° C
bananaffitted
55 500 cbft. reeferspace

M/S „PRESTHUS II“ 250 „ 10 „
Refrig. → 20° C.
12400 cbft. reeferspace

M/S „PRESTHUS I“ 250 „ 10 „
Refrig. → 16° C.
9000 cbft. reeferspace

M/S „SIBALDI“ 250 „ 10 „
Refrig. → 20° C
11500 cbft. reeferspace

Ocean fishing vessels:

M/S „PRESTHUS I“
M/S „SIBALDI“

Timechartering vessels
Shiprepairing yard
Nyhavn, Bergen

BERGEN - NORWAY

Telegrams: Husprest-Bergen
Bankers: Bergens Privatbank
Switchboard, office: 14 107
Nyhavn, shiprepairs 56170

After office hours:

Johs. Presthus 96902
Kjell Johansen 76 291
Håkon Brakstad 14940
H. Flesland 72 516

„M/S ARNE PRESTHUS“

A T T E S T.

Hrr. Jan Goedhart født den 2 mars 1929 i Rotterdam, ~~har~~
har tjenestegjort her ombord i M/S "Arne Presthus" som motormann,
i tiden fra 10 juni 1958 til 19 januar 1960. I alt 19 mnd. og 9 dag.

Hans arbeidsytelse i denne tiden har vert utmerket. Han
har en meget god kjennskap til motorer og deres virkemåte, og er
edruelig og omgjengelig med en god oppførsel.

Vi er overbeviste om at hans fremtidige arbeidsgivere vil
bli tilfreds med han.

Goedhart har i tiden fra 25 november 1958 til 18 januar
1960 hatt tilsyn med skipets fryseanlegg på sine vakter.

Han mønstrer av etter eget ønske.

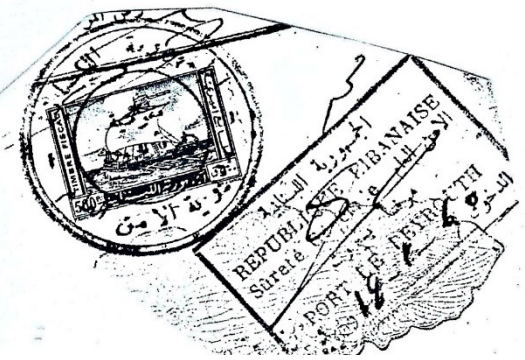
Beirut den 19 januar 1960.

W. S. Sjøvold

Fører.

G. Schibingstad

Maskinsjef.



Hjemme igen etter 19 måneder. Først nå ble jeg klar over att jeg var gift og hadde barn. Det ble ett hyggelig gjensyn med Christina selvfølgelig. Et slags her examen. Også min datter. Jeg havnet i en ny verden som jeg ikke var vant med. Vel, tro meg. Jeg oppførte meg som enn Formule 1 fører med denne barnevogn. Det var noget annet enn fastnøkkel og slegge! Haha. Nå var det meg som skulle vise fram min, exus, våres datter Susan.

Min og min kones familie bodde på samme kvadrat kilometer. Så det ble ikke langt att gå. Også barnet. Etter 2 døgn greide hun å si, Hei Pappa, uten att stamme. Vel, vi har tatt oss en lang ferie først. Vært i dyrehage, kino og tivolie. Hadde det bare koselig. Det tok lang tid før hun kom med spørsmålet jeg ventet på: «Kan du ikke søke jobb på land?». Vel, etter min gebursdag 2 Mars var det slutt på fmancien. Måtte finne noget å gjøre. Fant en annonse i avisen. En skraphandler på Katendrecht skulle ha 2 mann, en terreng arbeider og enn chauffeur. Dette firma var bare 10 minuters spaseretur fra hjemmet mitt. Så hvorfor ikke. Vi begynte på jobben. Mandag morgen klokken 8. En ny chauffeur og meg. Min nye kompis skulle kjøre en åpen lastebil. På kontoret 5 ansatte og han som eide butik. Meneer Jac Barzilay som chef. Ikke flere att se nogen steder. Vi skulle rydde opp enn haug avfall først. Ungdommen på Katendrecht hadde laget et bål kvellen i førveien.



MARINE STORE DEALER
JACQUES BARZILAY.

OUDE EN NIEUWE METALEN.
Groothandel in oud-bruikbaar en nieuw Touw.
Zeildoek, Zeilen, Dekkleeden, Verf, Talk, Vet,
Ankers, Kettingen, diverse soorten Hout enz. enz.

KANTOOR EN PAKHUIZEN:
TOLHUISSTRAAT 50-52, Rotterdam (Katendrecht).
TELEPHOON 4973.
Opslagplaats Dordtschstraatweg 639. Telefoon 4370.

Gamle paller, bildekk etc.etc. Da vi var ferdig, tid for en sigarett. Meneer Jac ut fra kontoret. Vi måtte ikke hvile for meget. Han ga ordre att samle på elektro motorer. De minste var enn sykkeldynamo. De største veide 2 tonn. Den kunne bare flyttes ved hjelp av gaffeltruck. Vel, også denne jobben ble vi ferdig med. Tid for en sigarett. Klokken vae 11.30. Meneer Jac på flekken igen. Ikke stå her for lenge. Han pekte på nogen 8 toms trosser. Den skulle skjøtes opp på denne lastebil. Denne tulling har antagelig aldri vært ombord i en

slepebåt eller supertanker.

Vanligvis er det 5 store matroser som ta hand om slike trosser. Vi syntes det kunne være nok. Til h..... med Meneer Jac. Goodbay!