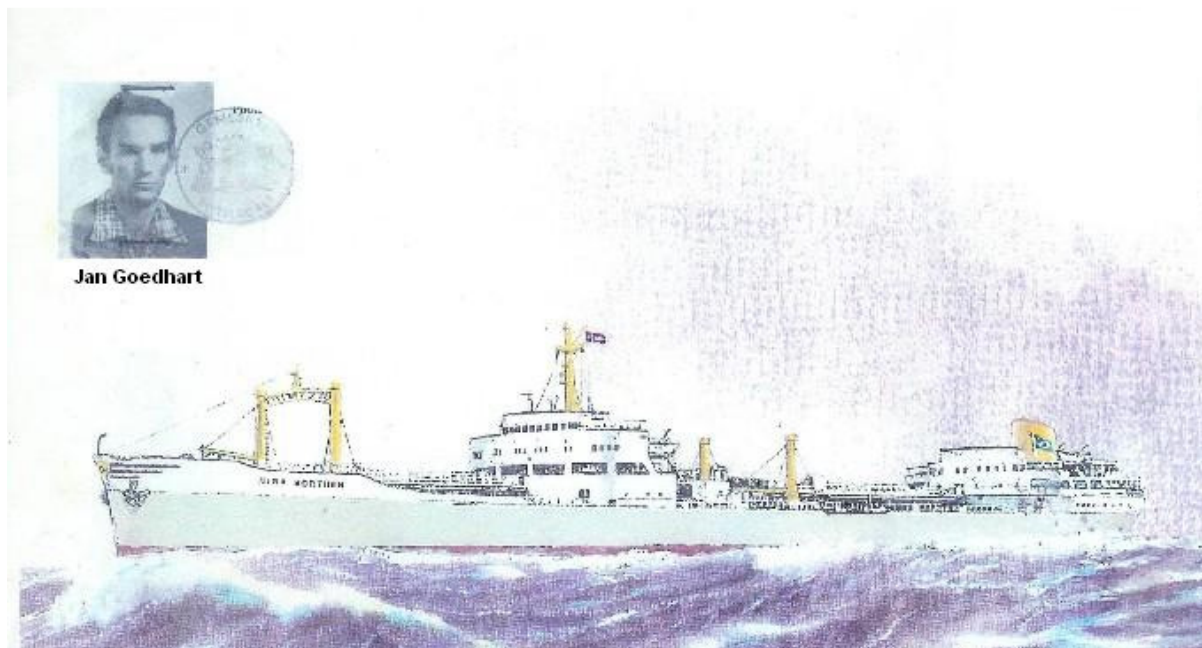


MT NINA BORTHEN



MT NINA BORTHEN sett gjennom Jan's øyne og penselstrøk


JORDEN RUNDT MED NINA

JAN's reiserute i 1964

Rotterdam, påmønstring	21.mars 1964		
Curacao	03.april	Singapore	02.juli
Punta Cardon	05.april	Abadan	30.juli
Panamakanalen	10.april	Mena al Ahmadi	02.august
Gladstone (AUS)	04.mai	Assa B	09.august
Newcastle NSW (AUS)	07.mai	Suez	15.august
Sidney (AUS)	09.mai	Port Sudan	20.august
Port Kembla (AUS)	12.mai	Massawa	24.august
Devonport (AUS)	16.mai	Mena al Ahmadi	30.august
Singapore	28.mai	Singapore	13.september
Abadan	11.juni	Miri - Borneo	19.september
Singapore	24.juni	Suez	07.oktober
Pladjou - Sumatra	27.juni	Liverpool	22.oktober

NINA ja, pen dame. MADE IN NORWAY. Og han som eide båten, Harry, har utstyrt fartøyet med Doxford motor. Han var klar over at jeg skulle mønstre på en gang i framtiden - -. Tolv stempler å kose seg med. Fikk reservert plass på 4 - 8 vekten med det samme jeg kom om bord. Påmønstring 21 mars 1964. Nesten tre måneder hjemme var nok for denne gutten. Skulle ut igen. Så var det ned til Curacao for bunkers og ordre. Ikke tid til avlegge besøk i Clubben. Herfra til Punta Cardon. Laste for fem havner i Australia og Tasmania. Aldri vært der før. Hyggelig å komme dit en gang. Fyringsolje

Hyrekontrakt

Undertegnede/The undersigned Kaptein		fører av/master of mt. "Nina Borthen"	
Skipets hjemsted/Home of vessel Oslo		reg. tonn. br./gross tons 12.930	bereg. i HK/I.H.P.
og undertegnede (forhyrte) - Etternavn med store bokstaver/and the undersigned (employee) - Surname in block letters GOEDHART,		Fornavn/Christian names Jan	
født (sted, datum og år)/born (place, date and year) Rotterdam, 2.3.1929		reg.nr./reg.no. nederlandsk borger	
Bostedskommune/Domicile Rotterdam			
har inngått følgende kontrakt/have entered into following agreement:			
Den forhyrte skal gjøre tjeneste som/The employee shall serve as motormann		ombord i ovennevnte skip med de plikter og rettigheter som er bestemt i norsk lovgivning. on board the above said ship with the duties and rights stipulated in Norwegian legislation.	
Tjenesten tiltræs, sted, datum, kl.slett/Commencement of service, place, date, hour Rotterdam, 21. mars 1964.		Reise til skipet tiltræs/Journey to ship begins 21. mars 1964.	
Forhyringen gjelder for reiser i (mellom)/The engagement applies to voyages in (between) Rotterdam, o.v.		Gjensidig oppsigelsesfrist/Mutual notice syv-7-dager	
Avtalt tidligste oppsigelsesdato/Agreed first date to give notice* ingen		Avtalt avmenstringssted/Agreed place of discharge* Nord-Europa	
Hyren løper fra og med/Wages to be paid from and including 21.mars 1964.	Forskudd/Advance	Trekk/Allotment	Utbetales første gang/To be paid from
Det bekreftes at partene har vedtatt kontrakten i mitt nærvær etter å ha vært spurt om det forøvrig er gitt noe tilsagn eller løfte som ikke har fått uttrykk i kontrakten. <i>This is to certify that the parties have accepted this contract in my presence after having been asked if, during the preliminary agreement, any assurance or promise has been given which is not included in this contract.</i>		Hyre, /vertidsbetaling og andre vilkår etter gjeldende hyreoverenskomst (tariff) Wages, overtime and other conditions according to the wages agreement (tariff)	
		mellom/between Skibstørens Arbeidsgiverforening	
		og/and vedkommende sjemannsorganisasjon	
Sted for påmenstring/Place of engagement Rotterdam,		Følgende spesielle vilkår er avtalt/Other stipulations agreed upon Skattepliktig til Norge med 10%.	
Påmenstringsdatum/Day, month, year 21. mars 1964.		Kontrakten inngått, datum/Agreement entered into, date 21. mars 1964.	
Stempel/Stamp 		Mønstringsmyndighetens underskrift/Signature of authority STSolstad, fullm.	
		Sjemannens underskrift/Seaman's signature <i>J. Goedhart</i>	
		Skipsførerens underskrift/Master's signature	

* Disse rubrikker må alltid utfylles.
 Ifall avmenstringsdatum/avmenstringssted ikke avtales, utfylles disse rubrikker med INGEN/INTET.
 * These columns must always be completed.
 If date of discharge/place of discharge have not been agreed upon, insert NONE, in these columns.

Dr. Buskop 25.-

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

bestemt for stålfabrikker i New South Wales. Så det blir verdens omseiling igjen. En måned i sjøen foreløpig. Måtte bunkre, vi også, på sjappen rett utenfor porten. Sendte postkort hjem: "Ikke vent brev de neste seks uker - -". Stakkars damer!

Passering av Panamakanalen 10 april. Alltid moro å se på. Så ut i Stillehavet. Ikke

Honolulu denne gang. Hadde ferskvanns generator i drift hele tiden. Nok brensele etc. Fikk forresten noget annet å tenke på. Fikk ett knekk i ryggen da jeg holdt på å fjerne kulen i separatoren. Det slo ned i venstre benet mitt. Gjorde vondt som bare pokker. Må dra på dette problemet hele tiden jeg var ombord her. Medisiner, plaster etc. Hadde forstrukket en muskel, ichias. Spiste mange morfin tabletter. Det ble ikke noe bedre etter at aircondition ble satt i gang! Men skipet går videre.

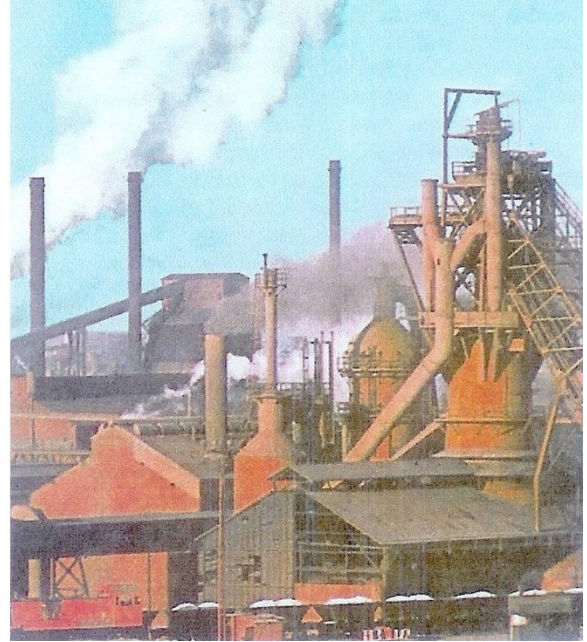
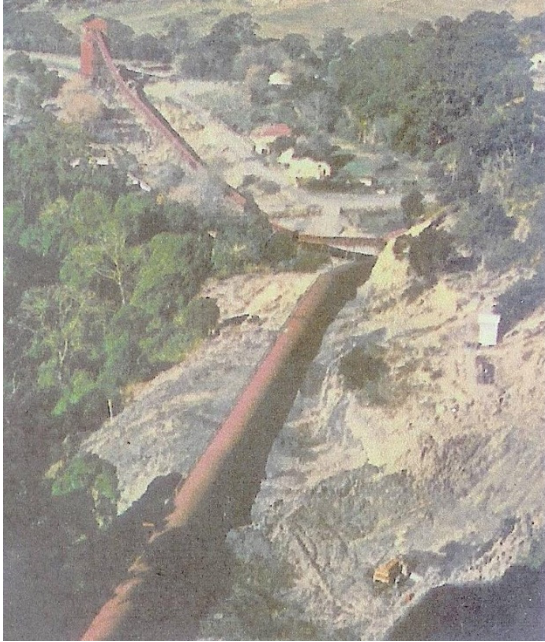
DOWN UNDER!

Vel, etter en måned i sjøen, Australia. Et nytt kontinent, på andre siden av jordkloden. Første anløp ble Gladstone i Queensland. Ankom dit 4 Mai. Fortøyet ved et stort fabrikkområde. Her ble det produsert aluminium. Tilførsel av bauxit skjedde ved hjelp av en 200 mils rørledning fra Weipa i Nord Queensland. Denne ledningen ble nedlagt i 1982. Transport ble overtatt av 2 nybygde bulkbåter på 80.000 tonn hver. **T/S RIVER BOYNE** og **T/S RIVER EMBLY**. I skrivendes stund, fortsatt i fart. Begge fartøy bruker kull som brensel, og seiler med ubemannet maskinrom. Altså, de største kullfyrte skip i verden!



Mitt lille krypinn og private bungalow

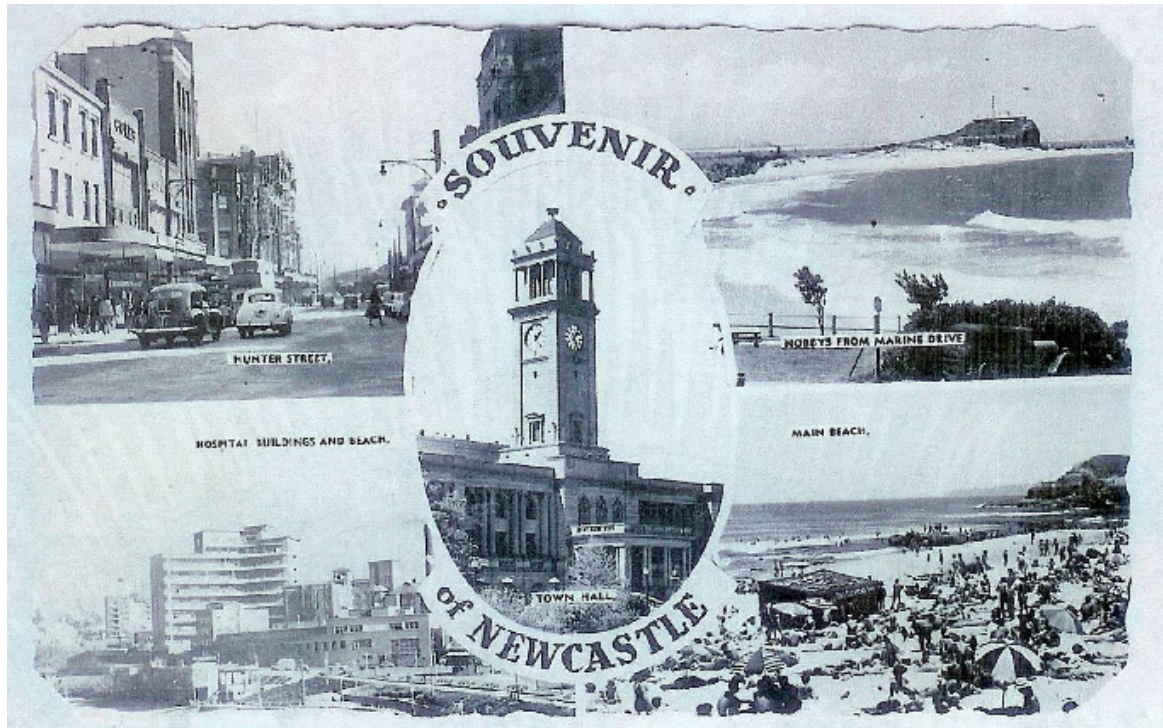




Gladstone som første havn, ikke stempelsjau, heldigvis! Snille chieffen! Fikk fri til middag. Det ble mine første skritt på australsk jord. Så meg om en times tid og så inn på sjappa, selvfølgelig! En hel måned uten en kald øl blir for meget av det gode. Haha Mitt første inntrykk?. Meget positiv! Hyggelige folk å snakke med. Hjelpsomme og beredte til en diskusjon. Kom i prat med noen pensjonister fra aluminiumverket. Fikk et kurs i Australian History, land og folk. Stor forskjell på det jeg hadde



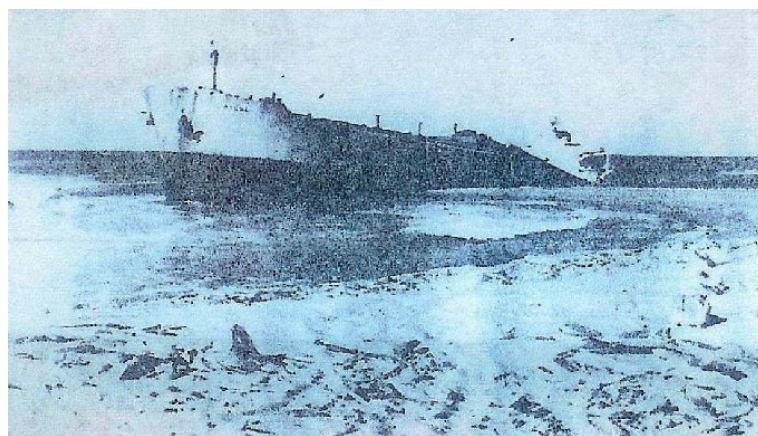
lært på folkeskolen. Det ble spørsmål om: hvem er Australiere? Svar fra disse pensjonister var enkelt. Den som er født i landet, er Australiere. Innvandrere fra andre land (immigranter) heter Ny Australiere.



Basta! Dette fenomen har vært starten til mangen et slagsmål på sjapper, mange ganger ifølge mine deltagere i diskusjonen. Vel, jeg var ikke enig med alt som ble sagt. Disse såkalte australiere var slektninger av engelske kriminelle som ble dumpet her for flere hundre år siden. Dessuten hadde ekte innfødte en annen farge etter min mening. Men jeg torde ikke si noe om det selvfølgelig. Kunne ikke ta sjanse på å bli kastet ut på gaten, Haha. Jeg likte meg god her.

Så ble det neste havn, Newcastle i New South Wales. Fant ut at det var til fordel for oss maskinfolk at lasten skulle fordeles over fem havner. Det ble ikke tid til stempelsjau! Heldigvis. Også her var det mange fabrikker. Alt blikk som brukes i Australia, blir produsert her. Hadde noen livlige samtaler med lokalbefolkningen. Bare stikk av fra skipet, så får du jobb med enn gang her. Vel, hadde ikke til hensikt å svikte mine tre damer hjemme! Men bare bra at jeg kom ditt så sent i min karriere! Haha.

Farvannet utenfor havnen her omskrives som farlig. Flere fartøy har gått på grunnen her og ble totalvrak. Der iblant den norske **SYGNA** i 1974





SYDNEY. Ankomst 9 Maj. Har ikke nok superlativer att omskrive denne havn. Grandios. Mye avveksling på begge sider av elven. Havnebasseng og nydelige parker i rad og rekke. Fantastisk å se på. Inn i mellom noen badestrender. Den som har planlagt denne havn skal hedres syntes jeg. Absolut den peneste havn i verden. Stilte meg opp ved flaggestang akterut for å se om vi kunne passere denne Sydney Harbour Bridge. Naif. Samtlige fartøy som passerer bruene blir fotografert. Bilder kan kjøpes noen timer senere. Snakker om service. Tourister kan gå opp i tårnet på sørsiden av bruene og nytter utsikten. De får certifikat etter att de har skrevet navn i gjesteboken. Vel, vi hadde ikke tid til den slags.

Denne gang ble det stempelsjau. Men ikke nogen problem. Storparten av lasten skulle vi losse her. Fikk fri neste dag. Vandret rundt litt og havnet til slutt i Den Norske Sjømanns Kirke like ved. Snakket med presten. Hyggelig kar. Kaffe og kaker utenfor i hagen med fint utsikt. Skrev et brev og postkort etc. Han fikk, greie på att jeg var hollender og introduserte meg med det samme til ett ektepar i hagen besiden av. De ble til nogen høflighetsfraser og spørsmål hvor jeg kom fra. Ble fort klar over att det er stor forskjell på en selfmade dutch familie i Australia og motormann Jan i kjelleren på en norsk tankbåt. Diskusjonen varte ikke Ienge. Ikke noget att bry meg om. De kunne ikke fortelle meg hvordan situasjon var hjemme hos meg allikevel. Hadde nogen koselige timer. Ikke nødvendig å dra på sjapper med det samme en går på land.

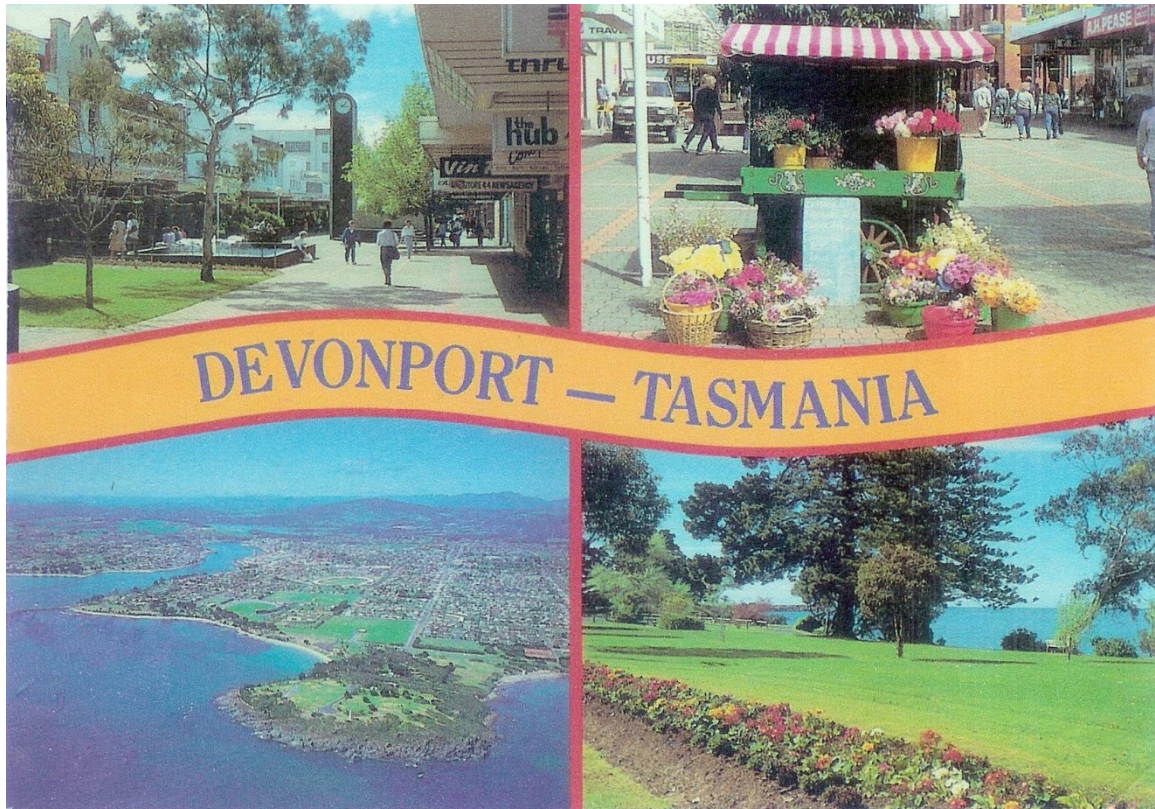
Siste havn på fastlandet ble Port Kembla. Også her stålfabrikker og smelteverk. Ikke noget att skrive om. Skulle herfra til Tasmania og losse resten av lasten. Men jeg blir forbannet mange ganger. Det er ikke mye valg når en melder seg på hyrekontoret. En blir nødt att ta den jobben som finns. Kan ikke si til hyrechefen «jeg skal ha en båt til Rio eller Sydney»! Resultat?. Ligger i ukevis i dritthavner som Bombay, Karachi og Basrah med linjebåt. Har vært i mange havner som er verd att se på som tankermann. Oef. Frustrerende synes jeg.



TATT AVSKJED FRA KOALA OG KANGAROO COUNTRY



Opp til Devonport-Tasmania. Han Abel Tasman var underveis 2 år før han oppdaget øya. Han var ikke klar over hvad han skulle treffe på ved landgangen. Farlige dyr. Fiendtlige innfødte? 321 år senere var det min tur efter 7 uker med **NINA BORTHEN**. Løp ned gangveien og inn til første sjapp for en iskald øl. Slikt skjer. Haha. Dessverre, ikke mye tid att ser meg om her heller. Tvert imot. Var med på noget som er skamfullt. Den sjappen var ett stort restaurang. En serveringsdisk på ca. 15 meter. På 4 eller 5 plasser fantes en slange med pistol for att fylle på ølglaset. Aldri sett noget slikt før. Vel, vi var 6 mann inne her. Da barmannen snudde seg begynte en av gutter att fylle glasset sitt sjelv. Vi ble lempet ut selvfølgelig. Har tatt meg en spasertur her. Vakkert område. Men tidlig ombord igjen. Hadde ikke lyst å bli akterut seile en gang til. Som sagt, bra plass å besøke med linjebåt.



DEVONPORT – TASMANIA

Avgang Devonport 17 Mai. Nasjonaldagen. Opp til Singapore for bunkers og proviant. Og så?. Abadan. Riktige veien. Denne strekningen ble det rene helvete. Hadde vondt i benet som f... Fikk smertestillende midler og plaster i Singapore. Ingen sak å klistre på disse plaster på benet. Forferdelig att fjerne den igen. Måtte bruke barberblad å få det til. Men jeg kunne fortsette i jobben min. Så inn til Gulfen. Hele veien fra Hormush til Abadan ble vi herjet av sandstorm. Måtte låse skylight og stoppe vifter i luftrør. Temperatur i maskinrom gikk opp til 60 grader. Opp i innredning bare 18 grader. Det kjentes som att gå inn i fryserommet. Ankomst Abadan 11 Juni. Ventet att få last for Europa. Det ble det ikke noget av. Dessverre. Skulle laste for Pladjo-Sumatra. En stor skuffelse igjen. Men det var da bra att komme seg ut av Gulfen. Platjo ligger ved Musi River i nærheten av Palembang. Ankomst ditt 27 Juni sent på aften. Måtte ankre opp utenfor og vente på høyvann før vi kunne gå inn til Stanvac raffinery i Pladjo. Fikk advis fra agenten at ha vakt på dekk og brannslanger standby. Localfolk her er ute efter trosser og alt de kom over ellers. Fikk også advis ikke å gå på land. For mange kriminelle her. Vel, vi ble losset de neste 2 døgn.

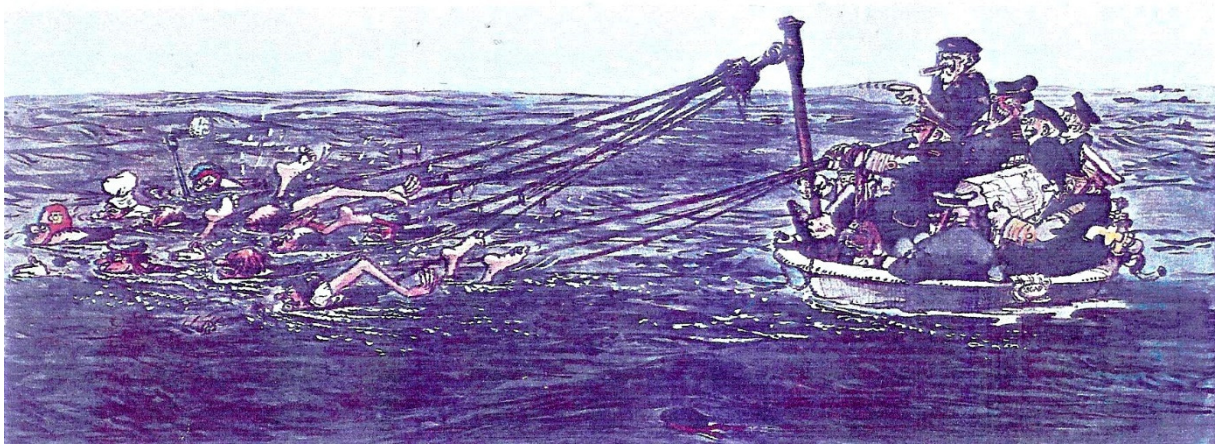
Fikk lege ombord for kontroll av Vaccinations certificater. Spørte om han kunne gjøre noget med benet mitt. Fikk advis att søke lege når jeg kom hjem. Hjem? Herregutt. Vel, vi ble kvit lasten her. Avgang.



29 Juni. Hvor skulle vi hen denne gang? Just ja. Abadan. Søndag eftermiddag 30 Juni. Hvilte meg litt før jeg skulle på vakt. Så ble det stopp i telegrafan. Hvad ver på ferde? Skuten hadde kjørt seg fast på enn sandbank. Ingen som hadde lagt merke til nogettinging. Orsak? Kan godt forklare dette her. Som sagt. Søndag--. Ingen som jobber. Styrmann på

brue holder på med sitt. De 2 som har vakt på brua pusser litt på skanseledning eller lage kaffe. Det er varmt i luften. Alt går tregt. Skuten går på automat styring. Det var kvarten i maskin som syntes att det begynte att lukte brann. Temperatur på hovedmotor gikk oppover. Han sa på SAL loggen att vi ikke gjorde noen fart lenger. Så han fikk stoppet maskin i rett tid. Det ble stor panikk ombord selvfølgelig. Jeg fikk visjoner av skipsbrudne. Det er mange haier i dette farvann. Haha.

Vel, det ble ikke katastrofalt allikevel. Vi kom løs i fra sandbanken med full fart akterover. Men kunne ikke gå for full fart lenger. Vi greide oss til Singapore red for sakte fart. Inspektion viste att all hvittmetal i samtlige veivlagre var borte. Det måtte bli stor reparasjon. Artig att tenke på. For 10 år siden befant jeg meg i samme situasjon med **MAJORIAN**. Samme måned, samme uke og samme sted. Vel, tørn til gutter. Dette her hører med til sjølivet.

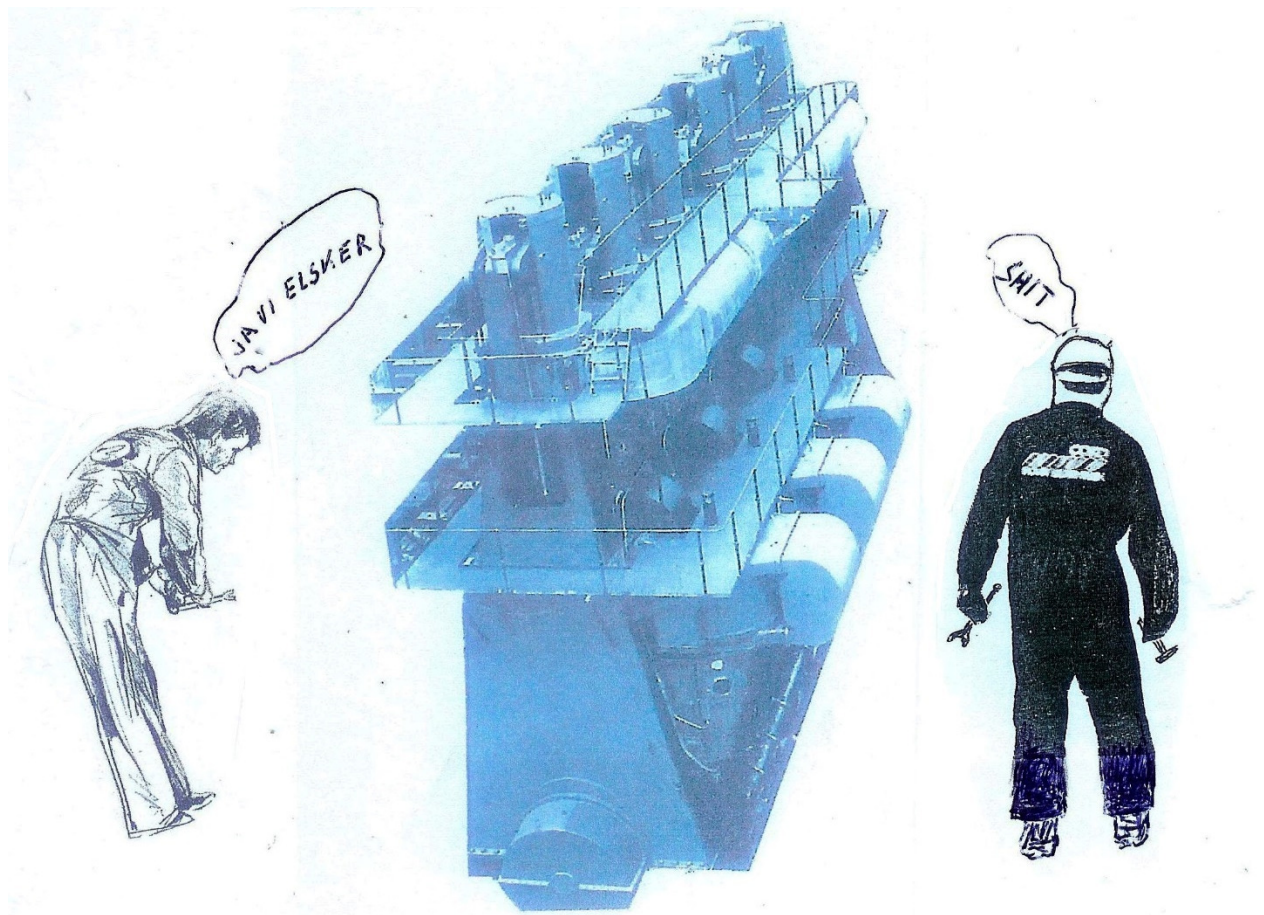


When the sea is calm and your watch is done
And at least you are topside
To drink the air that fresh and fair
And soak it through your hide.

With the vessel cutting right along
You can sit on deck with ease
And read a book or sit and look
Or sit and shoot the breeze.

Til the watch is called and that means you
So you drop what's on your mind
And you dread it so but go below
To another long hot grind.

To see our engines functionals we open up a door
we find more cranks and crossheads than we've ever seen before
And then we pull the pistons out to calibrate the bore
And here for us to work on there are piston rings galore.



Niks, SKIPET GÅR VIDERE denne gangen. Tvert imot. Det ble 2 ukers opphold på Singapore red. Fikk ombord ett par hundre kineser. Slikt så det ut for meg. Ikke bare verkstedsfolk. Også handlere i sampans. De hadde med seg alt mulig. Souvernirer, Tuborg øl, horer og hallikker. Flere av disse damer, ble inkvarteret i lugarer til kompisser mine. Skal si at det er jævlig for en gift mann att høre på dette spektakel til disse kineserinner på andre siden av skottet når en skal ril køys. Fy Verkstedfolk gikk igang med hovedmotor. De tok veivlagre med seg på land for å lage nye lagerskåler. Mannskap fikk ta seg av ferskvann og smørølje kjølere. De var tett med sand selvfølgelig. Jeg hadde flaks med benet rnitt. Chieffen var klar over mitt problem. Takk skal du ha chieffen. Fikk ta meg av fyrdørken om natten (donkeyvakt). Ble da ferdig til slutt og kunne sette kurs mot Abadan. Lurte fremdeles på hvordan et modem fartøy som **NINA BORTHEN** havnet på denne sandbank. Sikker på at han Harry (eier) satt inne med samme spørsmål.

Ankomst Abadan 30 Juli. Ikke Europa denne gang heller. Skulle laste for Røde Havet. Assa B, Suez, Pod. Sudan og Massawa. Kunne ikke blitt verre. Og hele tiden disse sandstormer. Både i Gulfen og Røde Havet. Lukket skylight. Ikke frisk luft i maskinrom. Dett rene helvete. Ikke verd att skrive noget om disse havner. Bare tatt en tur på land i Suez. Resten?. Bare sand, sand og fattige folk i skitne kjoler (djebella) som hold på att bygge fabrikker under ledelse av vakre russiske damer. Communist country's. Så ble det ble Mena el Ahmadi igjen. Laste for? Javel. Poulau Bukom ved Singapore. Ankomst ditt 13 September. Har lurt på å mønstre av syk. Men sløyfet det med det samme. Som utlending, ikke bosatt i Norge hadde jeg rett på 6 ukers forpleiing. Ikke rett på fri hjemreise heller. Kunne ikke ta chance på å bli igjen her i Singapore uten hjelp og inntekter. Efter utlossing fikk vi hyggelig nytt. Skulle til Miri i Brunay-Borneo og laste for Liverpool. Hurra. Endelig hjem. Ankomst Miri 19 september. Ankomst Liverpool 22 oktober. Slutt på en tungvindt verdensomseiling.

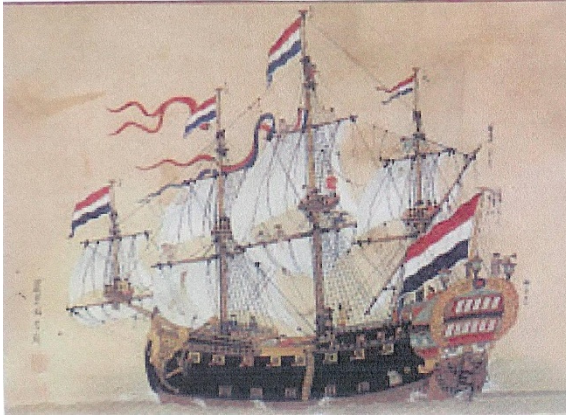
MENA AL AHMADI



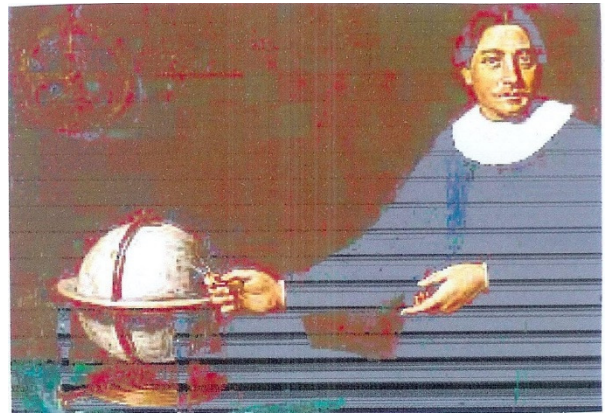
Utbetalt ved avmønstring den	Avmønstringssted	Ved anvisning		
22/10-64	Eastham			
	Utenlandsk mynt	Kurs	3555	16
	£ 177.15.2	20,-		



Hyggelig att være hjemme igjen. Fikk første klasses medisiner ved hjelp av det norske konsularer. Etter 6 uker ble jeg frisk meldt igjen. Koset meg med kone og barnet. Haha.



HEEMSKERCK



ABEL 24 November 1642

To hollendere oppdaget TASMANIA

ABEL forliste 90 av mannskaper på reisen--

NINA BORTHEN bare en sykavmønstring, haha!



JAN 16 Mai 1964



NINA BORTHEN