

EXIT, SJØMANN

Så, her er jeg. Hjemme igjen. For godt! Et nytt liv la foran meg. Måtte igjen bli kjent med kone og barn, Susan. Så på ansiktet hennes att hun lurte på hvem jeg var.

- *Er det min pappa?*

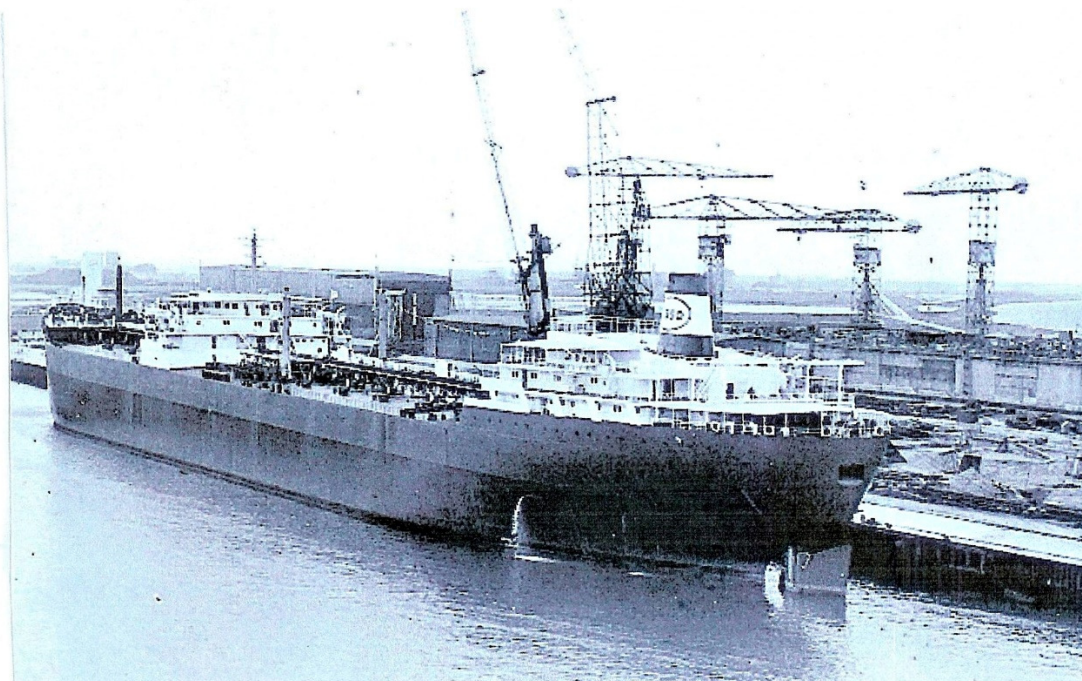
Kunne ikke si noe annet enn:

- *Jøss, så stor du er blitt!*

Hun var nå blitt 3 år. Ja, hva ventet jeg meg egentlig? Etter to ganger 18 måneders fravær? Jeg bestemte meg på flekken å slutte til sjøs! Ikke nødvendig for min kone å spørre denne gang denne gang. Slengte kofferten min i kjelleren. Den hadde jeg ikke bruk for lenger. Tok noen uker fri og så ut for å søke etter jobb! Hadde ikke til hensikt å bli fabrikkarbeider igjen. Måtte ha noe å gjøre med skip, selvfølgelig! Fant et firma som drev med vedlikeholds arbeid på skip. De spurte etter min spesialitet. Mitt ønske. Svarte bare for moro skyld:

- *Male skip!*. Her var jeg på rette adressen. Det var akkurat det de lette etter!

- *Velkommen skal du være!.Vi henter deg klokken 7 imorgen tidlig.*

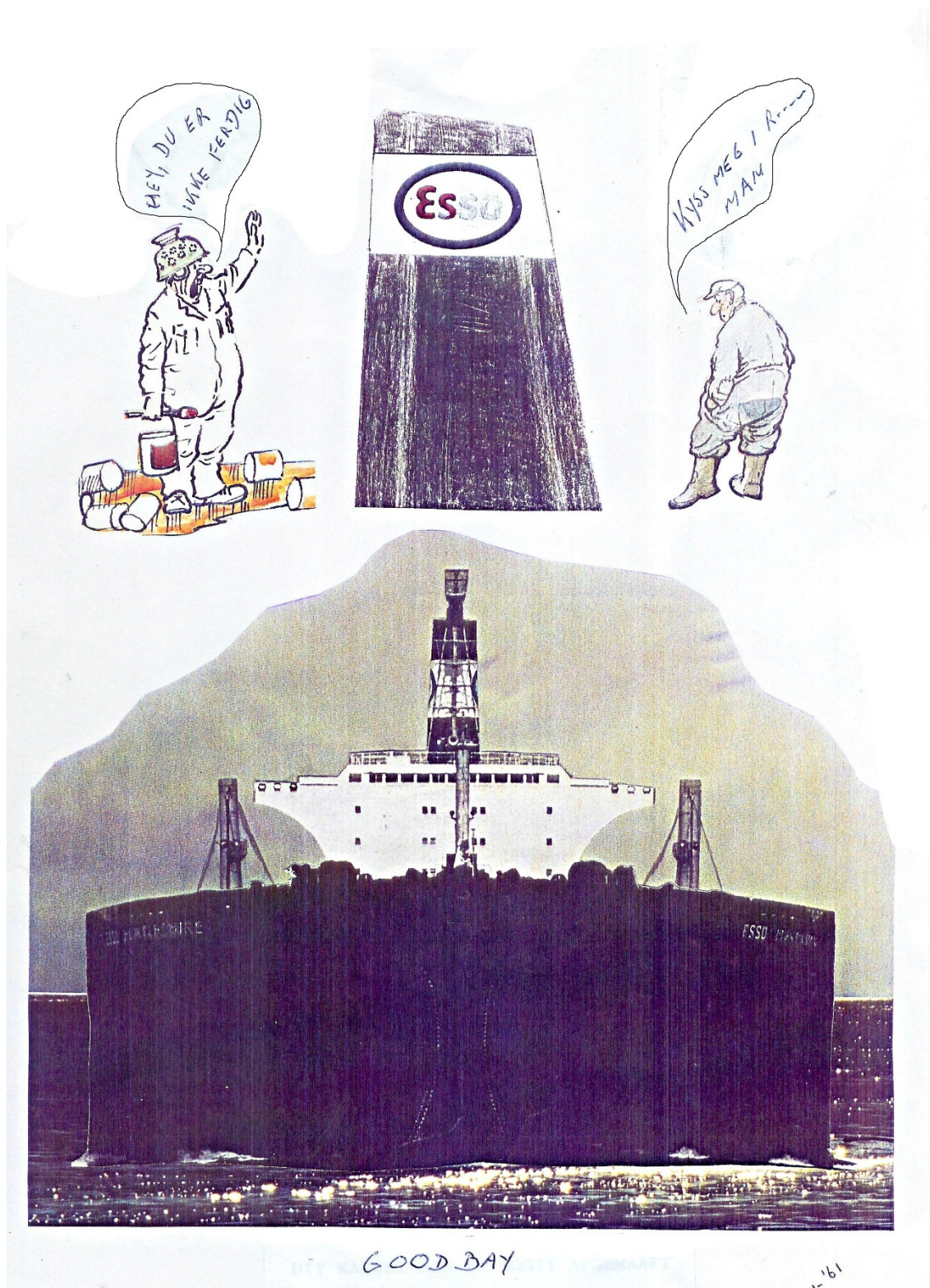


Og så skjedde. Neste morgen opp i bilen på vei til Verolme Shipyard i Botlek. Ble tatt imot av en kjekk arbeidsformann. Fikk utlevert en king size malerkost! En slikt en vi bruker i stuen når vi maler taket. Videre en 20 litersboks latex maling. Så pekte han på den første supertanker som ble bygget i Holland, **ESSO HAMPSHIRE** på 80.000 tonn. Båten lå på beddingen fremdeles. Bare sett igang med bunnmaling. Vel, jeg og 20 mann til under dette fartøyet. En kunne ikke stå oppreist. Kunne ikke sette seg ned på kne heller. Det var den værste jobben jeg hadde vært med på noen gang! Fy fader. Latex er noe av det værste som finnes. Hadde på følelse av å smøre brødsriver på nordpolen!

Etter tre døgn var jeg, kaputt. Utslitt. Dette her er ikke noe for Jan!

Denne formannen så på fjeset mitt at jeg var klar til å stikke av. Så ga han meg ordre å male skutesiden. Dette ble bedre, arbeide på stillasje. Hele skipet skulle males bare med kost etter ordre fra Esso. Etter fem uker på skutesiden fikk jeg ny jobb. Skulle male skorstein som sto på kaien like ved. Han formann hadde kontoret sitt på dekket av skipet, og kunne se hva vi holdt på med. Min jobb var å male øverste delen, og en

kompis nederst. Måtte opp i skorsteinen for å komme til. Hadde malt med mønje først, og så original farge. Til slutt skulle jeg ta meg av bokstavene. Holdt på med andre bokstav S, da maleboksen min var tom. Klokken var ti på tolv. Ned i skorsteinen med Jan. Denne formannen stod og ventet på meg. Hvor jeg skulle hen, var spørsmålet. Boksen er tom og det er ti minutters spasertur til kantinen. Han godtok ikke denne forklaringen. Brukte kjeft på meg. Det var nok for meg. Ba ham å reise til helvete, og hjem med Jan. Ble lei denne skiten allikevel.



GAMLE MINNER

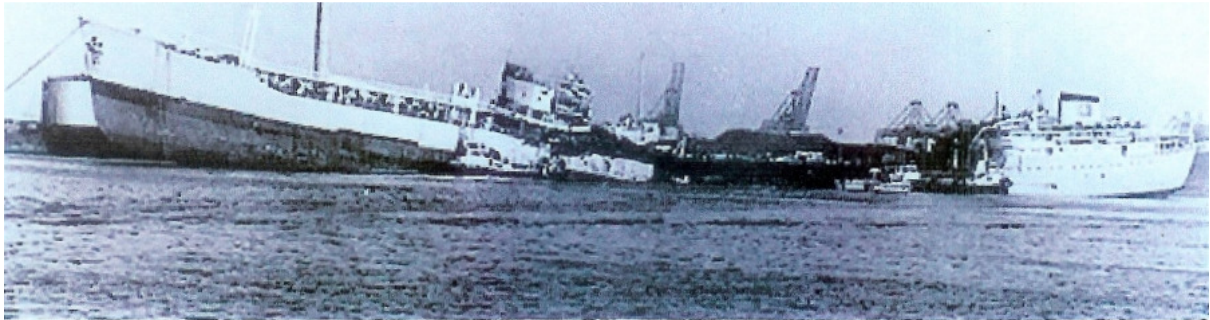


SKIPET GÅR VIDERE

MITT LIV SOM LANDROTTE

Neste jobb? Tankercleaning i Rotterdam, -Botlek skulle ha folk. Vel, jeg har vært arbeidsleder ved tanksjau på **KOLLBRIS** sammen med annenstyrmann. Så, hvorfor ikke? Fikk en søppelpøs, en sekk sagflis og kost. Og ned med Jan, i bunnen på en

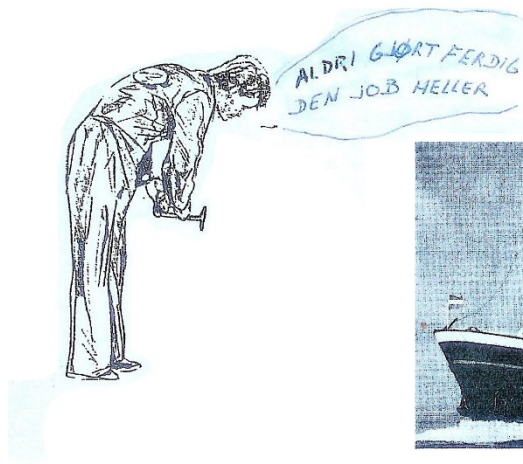
skitten tankbåt. Feie opp oljerester og slam. Fant ut at jeg befant meg på gale siden av dette arbeidet! Ikke min jobb å ta opp skitten. Det var her att **RONASTAR** eksploderte, med tap av 16 mann. Holdt på med dette i to døgn.



Tony Dafton related his first hand experiences with a ship's cat:

*"Whilst setving on the Norwegian-flag tanker "Rona Star", in 1965, I adopted a stray kitten in Mina al Ahmadi which took up residence in the radio room. It refused point blank ever to set foot on shore, despite being bodily carried, many times, down the gangway onto the land. The cat would never leave the ship until the night of June 15th, 1965, when the **RONASTAR** was in the wet dock at Rotterdam'S Verolme shipyard, undergoing tank-cleaning. The moggy became extremely agitated, mewling and howling, and left the radio room. I watched it from the cabin window as it scooted down the gangway and disappeared. No sooner had it reached the shore than the ship exploded in a ball of fire and 16 persons were killed. To this day, I swear the damned thing sensed the forthcoming disaster. I never saw it again."*

Klar til å stikke av igjen! Men han hadde noe annet å gjøre for meg, snille sjefen! Ble send ut i flytedokken til slepebåten **TASMAN ZEE**. All maling på skroget skulle fjernes. Hadde banket som bare faen på dette fartøyet i tyve døgn. Med en isende kald østavind trekk gjennom dokken. Konklusjon? Innsiden av tankbåter og utsiden av slepebåter er ikke bra nok for denne gutten! Måtte finne noe som passet til min stand! Ha-ha! Adios!

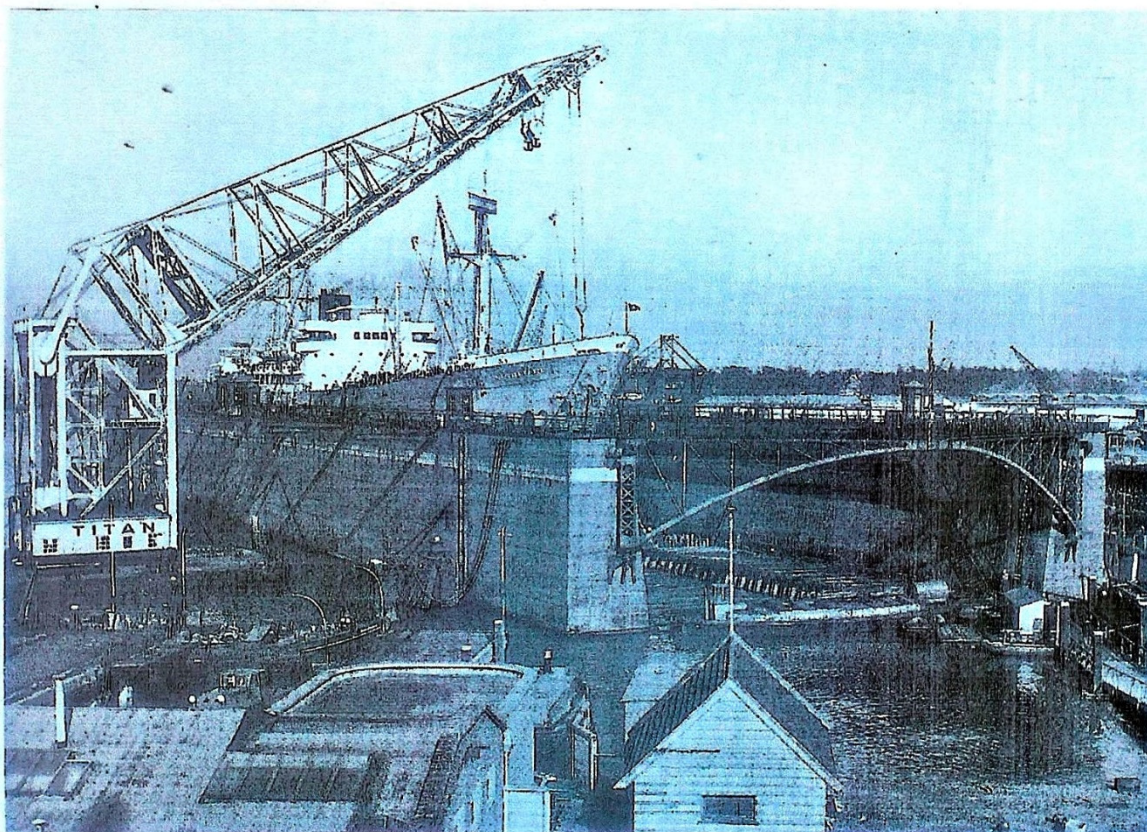


NY HYRE! SKIPPER MOTORDRIVER



Jøssenavn, nå er jeg blitt skipsfører! Fikk denne jobben av Firma van Eyk. De var spesialister i rengjøring og maling av skip under vannlinjen. Vel, motorpasser, ingen problem for meg. Skipper er noe nytt for meg. Skal ta opp dette emnet senere. Vanlig praksis var at ca.20 mann gikk igang med skraper for å få skutebunnen ren, etterfulgt av folk med maleruller. Den nye sjefen min fant på noe nytt som ingen hadde tenkt på før. Fjerne alt skitt ved hjelp av høytrykk vannspyling. Min arbeidsbåt var ca.70 tonn. Fremdriftsmaskin, en 4 sylindret Lister diesel. I lasterommet, en tre sylindret høytrykks vannpumpe som var god for 60 atmosfærers trykk, koblet til to slanger på 200 meters lengde. Kunne betjene samtlige flytedokker i Rotterdam området. En dyse med 5 millimeters hull i vannpistolen. Videre en luftkompressor direkte koblet til en Mercedes diesel. Min jobb var å starte og stoppe alt dette, etter behov. Rulle ut slanger i dokken og gjøre klart malesprøyter til den som skulle jobbe med den. Nok å gjøre! Ha-ha.

En 10.000 tonner kunne behandles på 24 timer. Han van Eyk var pioner på dette område. Og jeg var med på dette eksperimentet. Meget interessant.



SKIPPER

Ja, før jeg begynner med mine eventyr på M/S BEER 2, må jeg forklare hva som foregikk i innenriksfarten i 50-60 årene. Den hollandske innenriks flåte var på nærmere 2.000.000 tonn. Trekvart av denne flåten omfattet skip mellom 300 og 1000 tonn. Samtlige privat eide. Folk bodde på disse fartøy. Som vanlig et ektepar som har arvet skuten fra bestefar og mor. Morsomt å høre på når en spør dem hvor de er født. En sier at han er født mens skipet passerte de store bruer i Rotterdam Centrum. Neste mann sier at de lå innefrosset i Zuidersjøen da han kom til verden. Vel, disse skipper og skipperinner har sertifikat til å seile hele veien opp til Sveits. "Rijnvaart Patent". Barn de har ombord skal arve skuten når de blir voksne. Det går fra far til sønn, eller fra mor til datter. De gifter seg med folk som også seiler i innenriksfart. Når de er 4 eller 5 år får de Browns Almanak i bursdagspresang! De skal lære tidlig hva det skal til for å bli skipper. Høyvann, lavvann, tonnasje, reglemang som gjelder på elven, fraktpriser og motorlære, økonomi etc. Vel, jeg er ikke født på vannet. Hadde ikke sertifikat til noe som helst. Var klar over at styrbords lys er grønt, og babords lys rødt. That's it! Men bare "*Kjør på Jan*". "*Make believe, eller pretend!*", heter det på engelsk.

Mitt arbeidsområde var samtlige flytedokker mellom Schiedam og Bolnes. Husker god første reis mellom disse steder. Krysset elven for full fart like foran enn Spidobåt. Kaptein og passasjerer viftet til meg og noen blåst i fløyten. Hyggelige folk! Viftet tilbake, selvfølgelig! Hadde ikke fløyte selv. Dessverre. Like etter passerte baugen til en 5000 tonner som var på vei ut Waalhaven. Også her vennlig hilsen fra kaptein og losen på brovingen. Bare vennlige mennesker her ute i farvannet! Jeg likte meg bedre etterhvert. Fin jobb som skipper. Fri som en fuglen i luften!

Fikk et hull i skutensiden da jeg holdt på å fortøye båten ved flytedokken i Bolnes. Ikke noe problem. Hadde saker ombord for å tette hullet. Astbestduk, cement etc. Litt svart eller grønn maling på såret og alt! Skipet går videre. Har vært mange plasser med denne **BEER 2**. Ble til og med sendt til Vlissingen, ca 10 timers seilas. De hadde ikke bygget disse store demninger i elver ennå. Så jeg fikk luktet på sjøvann. Vidunderlig! Ble liggende Vlissingen i 10 døgn, og så tilbake igjen. Kom fra det med livet i behold. Tiden gikk. Langt ut på sommeren nu. En negativ side av denne jobben var at det luktet dieselolje lang vei når jeg kom hjem. Og sjefen min forlangte at jeg skulle holde øye med disse folk jeg jobbet samme med. At de ikke sløste bort arbeidstiden. Til helvete med sjefen. Ikke mitt ansvar. Dessuten begynte båten min å se ut som denne gjenstanden her nederst. Ha-ha.



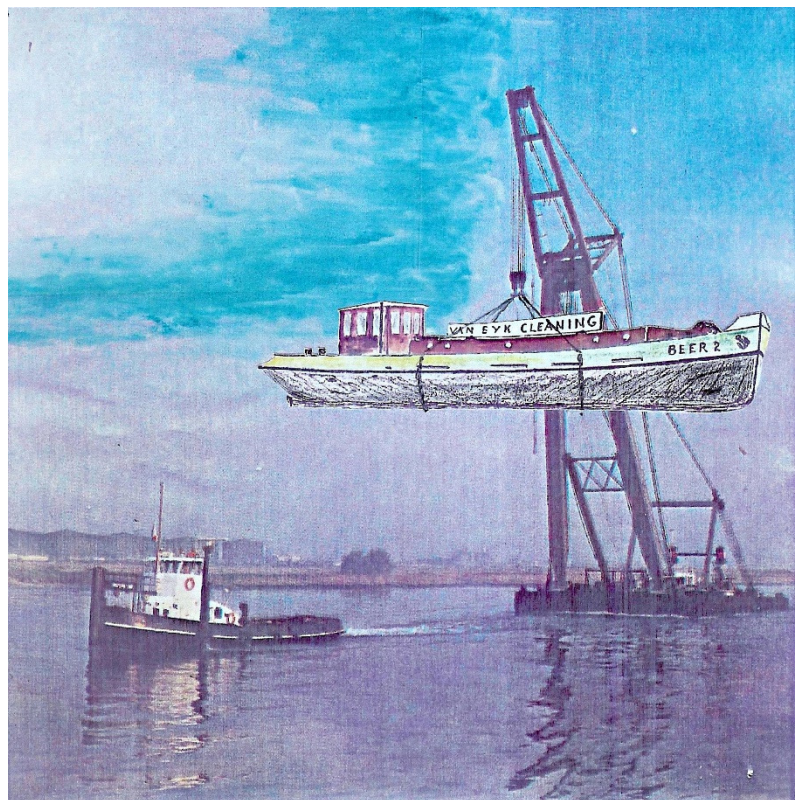
En dag fikk jeg være med på noe usedvanlig. Vi hadde et skip liggende i flytedokken i Maashaven. **MS WILTRADER**. Den skulle forlenges med 20 meter hos Boele Verft i Bolnes. Båten ble skjært i to deler. Bakerste delen skulle slepes til Bolnes først. Seks mann av firma van Eyk skulle følge med som runner. Passe trosser etc. Interessant, men kaldt som pokker! Han Anders Wilhelmsen hadde låst alle dører til

innredningen, så vi måtte stå på dekk hele veien. En 4 timers tur gjennom sentrum av Rotterdam og oppover elven til Boele. Ingen vits i å rope til denne taubåtkapteinen. "Hei mann, kan du ikke sette opp farten. Vi fryser!". Vel, jeg kom også fra dette eventyret med livet i behold.



I desember fikk vi 15 sentimeter snø i gatene! Så begynte frostperioden. Jeg hadde bestemt meg å slutte i denne jobben og reise til sjøs igjen. Ventet med det for å se om vi fikk noe ekstra i lønning for året som gikk. Disse karene som jobbet i dokken fikk to uker ekstra. Jeg bare en uke. Det var nok for meg. Siste jobb jeg holdt på med var **MT SUPERIOR** som var dokksatt i Rotterdam West. Like i nærheten av denne Fred Olsen kaien og Fjell Lines terminal. Sa opp jobben mellom jul og nyttår. Aldri angret på det!

Mange år senere ble jeg klar over at jeg ikke



hadde noen venner i innenriksfart--. Det har aldri vært noen som hilset på meg som fører av motorskipet **BEER 2**. De pekte på pannen sin og blåste i fløyten for å advare meg. Det hadde de retti!



Malaysia

