

Kommentarer



From Björn Lilienberg on Malmtankfartyget M/S Virtala (nr 446, 1959)

Seglade på henne 1964 – 1965 som 4:e-maskinist. Antwerpen-Liberia-Dunkerque-Narvik-Piombino-Tuapse- La Plata- Vitoria-Gdynia-Malmö. Resan Tupase – La Plata tog 41 dygn med ett kort stopp i Gibraltar för att få ett nytt reservcylinderfoder levererat ombord. Nordlig storm i sydatlanten på väg till Gdynia med full malmlast, gjorde att farten var 5 knop med full fart i maskin. När vi skulle lämna lotsen i Frankrike för avgång till Narvik var vädret så tufft att lotsen fick följa med till Narvik och sedan lämnas i Engelska kanalen när vi passerade Dunkerque på väg till Piombino i Italien. Lotsen fick en veckas betald semester på detta sätt.

Bytte ett cylinderfoder liggande rullande i hög sjö i Svarta havet. Däcksbesättningen hjälpte till med avhåll när det gamla skulle bort och det nya på plats. Jag tror 1:e-maskinisten hette Tryggve Johansen. En kompetent man. Telegrafisten hette Bernt Nordengard.

2014/11/04 at 9:54 am



From Ulf Rundqvist on Torpedbåten T30 (nr 275, 1943)

T30 ägs av mig sedan 1971.

Den är ombyggd med styrhytt och reling så man kan knappast se att det har varit en torpedbåt.

2014/09/28 at 12:40 pm



From Ulf Torsslow on Tankfartyg M/T Helfrid Billner (nr 485, 1966)

Jag seglade med Helfrid Billner 1967-1968 mönstrade på i Finland. Detta var min 1a och sista båt.

Vi gick på Persiska Viken – Europa Någon gång gick vi till Sydafrika också. Det var många från Sudan som jobbade på båten vid den tiden.

Det är inte den Helfrid Billner du visar på bilden utan en senare.

2014/08/12 at 12:05 pm



From Ulla Björkstrand f. Holmén on Ubåten Sjöhunden (nr 205, 1939)

Har hittat i mina gömmor ett cigaretttui i silver med text: Till Sune Holmén, H.M.UB. Sjöhunden, provtursexpeditionen 1939.

Låter intressant att höra mer om min far i flottans tjänst.

Mvh Ulla Björkstrand

2014/03/19 at 2:09 pm



From Johnny Olsson on Bilfärjan M/S Zenobia (nr 567, 1979)

Åkte med Zenobia på den tiden jag körde lastbil på Mellanöstern. Hon gick först mellan Volos i Grekland till Tartoos i Syren. Därefter seglade hon från forna Jugoslavien vi Sueskanalen direkt till Jordanien. Åkte med en gång. Det var en bra färja med svensk besättning som då tillhörde Nordörederiert. Någon hade tydligen glömt att stänga en lucka. Pratade med skepparen något år efter förlisningen man ville sätta upp skeppet på stranden men det var inte bra utan man måste invänta dokument från myndigheterna. När man kom tillbaka med dokumenten hade färjan sjunkit

2014/02/22 at 3:02 pm



From Jan Hamilton on Lastfartyget S/S Wallonia (nr 131, 1919)

*Hej
Jag har ett litet bidrag om Wallonias maskinchefsinnredning som "räddades" av min far innan fartyget skrotades/byggdes om 1959. Innredningen monterade han i sitt sovrums som då blev som en hytt. I den något obekväma korgen sov han sedan, ofta tillsammans med en hund, i många år. Hytten följde med under några flyttningar och finns fortfarande uppmonterad i hans sista bostad.*

Mvh

Jan Hamilton

2014/01/01 at 3:04 pm



From Börje Nilsson on Tankfartyg M/T Helfrid Billner (nr 485, 1966)

Jag seglade på mt Helfrid Billner 1958 och mönstrade på när den låg på Götaverken. Vi gick bland annat på Persiska viken, Sydafrika och Europa. På 1970 talet arbetade jag på Götaverken och mötte en kille en från Helfrid Billner när vi seglade ombord samtidigt. Han sa känner du igen dig Börje? Jag svarade som det var att något verkade bekant. Han sa då tror fan det när vi seglat ombord det är ju före detta Helfrid Billner. Då först kunde jag få allt att stämma. Jag har googlat på båten men får bara upp den bilden med antennerna och båten här ovan nr:2. Min fråga är var jag kan hitta något om den från 50 talet. Om någon vet något så skriv gärna några rader till mig Börje Nilsson Göteborg.

2013/12/18 at 7:23 pm



From Måns Suneson on Gastankern M/T Paul Endacott (nr 486, 1964)

*Paul Endacott till sjöss den 1.3-65
I dag den 1 mars , som även skrives 1.3 är det magiska olyckstalet 13 åter framme igen.
Lake Ontario, som tillhör samma rederi som vårt fartyg, brinner midskepps, position 400 km från nya Caledonien i södra Stilla havet . Hela midskeppet utbränt, brinner*

fortfarande i maskinrummet . Holländska lastfartyget Van Cloobn har tagit henne under bogsering mot Sidney. Större delen av besättningen har tagits ombord på ett franskt fartyg , Polynesia. En australiensisk fregatt har gått ut för att möta Lake Ontario för att ta ombord en av fartygets kylmaskinister som blivit svårt bränd. Måtte vi aldrig få brand ombord , det är det värsta ett fartyg till sjöss kan råka ut för . Vi har 22.tusen ton propan och butangas ombord rena krutdurken om något skulle hända.

Till sjöss den 6 mars 1965

Torsdag kväll den 4 mars ankrade vi upp på Panamas redd efter 22 dygn till sjöss från Kawasaki, en resa på 7841 sjömil eller 14500 kilometer.

Sju andra fartyg låg redan på redde och väntade på att passera kanalen. Tidigt fredag morgon efter det att karantäns-doktorn varit ombord, lättade vi ankar med lots ombord.

Redan efter ungefär en timmas gång i den smala Panamakanalen , förtöjde vi i den första slussen vid Miraflores. Slussen är byggd i två fack, vattnet pumpades av jättepumpar snabbt in i dockan så snart de elektriskt manövrerade slussportarna stängts. Efter endast några minuter var slussen fylld med vatten till sin högsta nivå, elektriska lokomotiv fyra på, vadera sidan, kopplades till fartyget med långa wirar, drog oss snabbt in i nästa sluss. Omkring en halvtimme tog det att lyfta oss de 16 meter som behövdes för att vi skulle kunna fortsätta längre in i kanalen.

Djungel på båda sidor om oss , skrikande fåglar, snattrande apor. I kikaren såg vi växtligheten ogenomtränglig ut.

Jag förstår att fransmännen som påbörjade kanalutgrävningen på mitten av 1800 talet gav upp till slut.

Tropisk hetta , träskmarker, vilda djur, giftiga

insekter, allt sådant är lugnast att läsa om i böcker eller beskåda genom kikare från en fartygsbrygga. Kanalen byggdes färdigt av amerikanare. Första fartyget gick igenom 1914. Lotsen berättade att de firade 50-års jubileummi augusti förra året.

Vid nästa sluss, Pedro Miguel, ett tjugotal sjömil längre in i kanalen, höjde vi oss ytterligare 9 meter till en sammanlagd höjd över havet av 25 meter.

Det låter kanske inte särskilt imponerande , men om man tänker på att kanalen är 92 kilometer lång, 150 meter bred och 13 meter djup, så förstår man att de 25 meter som man slapp gräva tack vare slussarna sparade en väldig massa arbete. Vid fyratiden på eftermiddagen nådde vi Gatun där vi via tre slussar sänkte s ned till havsytan igen. Lotsen lämnade och snart var vi på väg med full fart upp genom Karibiska havet lämnande kusten i ett blått dis akter om oss.

Till sjöss den 7 mars 1965

Under dagen har vi gått längs med Nicaraguas ostkust, Mosquitokusten. Vi håller oss långt från land, ju mera vatten under kölen ju säkrare navigering. Den så kallade Mosquitobanken som sträcker sig längs hela kusten ut till i medeltal 90 distansminuter från land, bör man undvika att navigera igenom. Visserligen är djupen noggrant kartlagda genom otaliga lodningar, men men-. Dessa erhöles i början på 1800-talet. Ett fartyg av vår storlek kan utan risk i lugnt väder passera en uppgrundning på upp till 6 famnar. Men eftersom korallreven här nere i Karibiska havet växer med ungefär i dm årligen , så är djupen över reven ytterst osäkert efter alla dessa år.

Sköldpaddor förekommer rikligt över dessa grunda bankar. Många fiskare lever på att med nät fånga paddorna. Ett fartyg som av någon anledning måste passera över banken , kan lyckas komma igenom med hjälp av någon av dessa fiskare som väl känner till grunden. Vid navigering utom sikte av land kan man när det till

följd av mulet väder inte är möjligt att göra några astronomiska lägesbestämningar, ha mycket god nytta av de olika kartlagda djupen. Fartyget är nämligen utrustat med ett ekolod. En apparat som sänder ut signaler mot botten under fartyget, mäter tiden tills signalen kommer tillbaka och registrerar fortlöpande tiden

4 januari 1965

Några rader igen . Vi har hunnit fram till den 4 januari och befinner oss fortfarande i Kinesiska sjön, inom parentes sagt ett väldigt stort vatten för att gå under beteckningen sjö. Vi har emellertid hunnit förflytta os avsevärt längre söderut . Dagens middagsposition gav lattituden N 06 09 vilket innebär ungefär ett dygns resa med sydlig kurs för att nå ned till ekvatorn. I tid räknat har vi förflyttat oss tre timmar från Tokyo, eller med andra ord , när klockan är tolv på dagen hemma i Sverige så är vår skeppstid fyra på eftermiddagen och japanarna har samtidigt hunnit till sju på kvällen.

Vädret har varit osedvanligt vackert . Barometern har tex visat 758 den senaste veckan. Temperaturen var i dag på middagen 32 grader i skuggan . Annars kan klimatet i dessa trakter vara nog så besvärligt, hett och nederbördsrikt.

Tropiska orkaner eller som det på engelska kallas taifuns ibland även stavat typhoons förekommer här ganska ofta, frekvensen är den högsta i världen. Farligaste månaderna är juli-december och de säkraste januari-mars.

Beaktar man så även att botten under Kinesiska sjön är ett så kallat vulkanisk aktivt område. Här kan ett fenomen som kallas tsunami, jättestora svallvågor från vulkanutbrott under havsytan, uppträda, så förstår man att det kan vara ganska oroligt ibland.

I morgon middag går vi igenom Singapore Strait,

passagen mellan Sumatra och Malaya. Redan nu på 8-12 vakten i kväll kommer vi att få radarkontakt med Anambasöarna som ligger cirka 160 distansminuter från Singapore. Det skall bli skönt att få vila ögat på lite grönt när vi närmar oss land.. Det har ju varit blått både när det gäller himmel och hav sedan flera dagar tillbaka.

Trivseln ombord är efter förhållandena riktigt bra. Hela befälskåren verkar allright. I synnerhet trivs jag med befälhavaren som är en gammal lugn och snäll skeppare. Raka motsatsen till Stella Polaris kapten "stygge Lennart"

Bryggan är ultramodern, stor rymlig och luftkonditionerad, vilket kan behövas nu när värmen stiger för var dag. Vi passerar jun tätt intill ekvatorn.

Vår last, som vi skall hämta i Persiska viken skall bestå v propan- och butangas, som vi fraktar dels nedkyllt till minus 50 grader ungefär och dels under tryck i fem speciella trycktankar .

Fartyget är mycket påkostat både när det gäller utrustning för fartygets egen drift och när det gäller inredning och fritidsutrustning. Men så är ju Paul Endacott ett av världens dyraste fartyg när det gäller pris per last-ton. Hon är det första av sitt slag i Europa. Endast ett fartyg finns till i världen, ett något större japanskt fartyg, men detta är inte så tekniskt välutrustat och kn endast föra ett slags last mot Paul Endacotts fyra.

Trettondagsafton 1965

Passage av Singapore i dag. Mycket trafik i det smala sundet. Både torrlast och tankfartyg, samt ett flertal engelska örlogsfartyg , ubåtar fregatter och minsvepare.

Vi är på väg nordvat igenon Malacca Strait för att så

småningom gira västvärt mot Ceylon när vi passerat Sumatras nordkudde.

Trettondagsafton firades ombord med mycket mat , en del av den ganska god, samt Skåne och Renat i begränsad omfattning.

I vanliga fall är fartyget torrlagt som det brukar heta, endast öl är tillåtet ombord och då endast två flaskor om dagen. Men det kan vara lika bra det, så länge man går vakt blir det aldrig tillräckligt fritid över för att tillfälle skall kunna ges att ta en grogg eller två och sedan hinna bli fullständigt nykter tills nästa vaktskifte.

Torsdagen den 7 januari 1965

Nu har vi åter brutit kontakten med land.

Tidigt i dag på morgonen lämnade vi Sumatras nordvästkudde bakom oss. Kanske har vi sett udden för sista gången med det här fartyget. Visserligen är det meningen att vi skall samma väg tillbaka, men det har ju som bekant varit svåra oroligheter mellan Indonesien och Malaya

Just nu efter vi passerat Singapore , sattes genom attentat ett tankfartyg i brand på redan utanför Singapore. Under sådana förutsättningar är det ganska antagligt att rederiet beordrar en annan väg för återresan.

Emellertid.. nu är vi ute på fritt vatten igen , den terrestra navigationen utbyts åter mot astronomiska beräkningar för att vi skall kunna styra rätt mot Ceylon som ligger $2\frac{1}{2}$ dygn rakt västerut, tvärs över Bengaliska viken. Resrouten är starkt trafikerad och vi möter ständigt fartyg. En omtyckt avkoppling på de annars ganska händelselösa natt vakterna är att medelst morsesignalering prata med de passerande eller mötande fartygen.

Man får på det viset reda på namn, avgångs-och destinationsort, vilket många gånger kan vara

intressant. Har man tur kanske det till och med visar sig vara ett svenskt fartyg och varför inte... en gammal skolkamrat. Vidare är det värdefullt att få veta hur vädret är längre fram och hur strömmarna sätter.

I dag tog jag mitt första utomhusbad sedan i somras, vi har nämligen en ganska så stor simbassäng ombord. Vattnet är härligt, både salt och varmt i riklig mängd. Det byts flera gånger om dagen och pumpas direkt upp från det 28-gradiga utsidevattnet. Efter doppet följer solbad med transistorradio och detektivroman. Vi har det bra ombord, hade man bara varit två som i somras.

Ceylon.... Som först styrdes av en indisk prins från Ganges dalgång. Han blev kung över Ceylon ungefär 600 före Kristus, Portugiser och Holländare började att slå sig ned på Ceylon på 1500 respektive 1600 talet. I början på 1800-talet separerade Ceylon från Indien och sedan 1948 har det varit självständigt, - för att ta lite historik...

Nåväl Ceylon fick vi inte se mycket av . Vi höll oss nästan hela tiden på 15-10 distansminuters avstånd från kusten. Först när vi girade norröver upp mot Indiska västkusten kom vi lite närmare land . Palmträd , solljusa byggnader och en väldig beach med gnistrande vitt vågsvall kunde jag studera genom kikaren innan den berömda teön försvann blåaktig på styrbords låring och Gulf of Hannar beredde ut sin obrutna horisont runt oss. Efter kvällens stjärnobservationer ändrar vi kursen några grader styrbord upp mot Cape Comorin. En härlig kväll , riktig svartblå horisont i syd, föröver glimmar ett trolskt månsken och färjar de annars mörka vågkammarna i en metallisk silvergrå färg. Molnen som drar snabbt förbi i monsunen tänder och släcker månen efter behag. Ömsom är natten kolsvart ömsom nästan ljus som på dagen med de långa månskuggorna som spelar mellan alla rörkonstruktioner på fördäcket. Det är varmt, 28 grader. Emellertid ... Det är inte riktigt samma måne här, som vi är vana vid därhemma . Här

ligger månskärnan horisontellt på detta viset. Vilket skapar en vision av ett skepp på vattnet just innan månen går ner i horisonten.

Vi skall nu gå parallellt med indiska kusten ungefär ett dygn innan vi sneddar över Arabiska sjön upp mot mynningen av Persiska viken . På vår väg kommer vi att passera två intressanta ögrupper. Maladive och Laccadive Islands. De består av ett otal småöar atoller, vilka nästan alla är omgivna av korallrev. Detta gör att de är mycket svåra att

Dagen innan vi gick till kaj i Ras-at-Tanura den 17 januari , fick en av våra gasmaskinister , Prezorky ögonen skadade. Genom att felaktigt öppna en ventil fick han metanyl samt 40 grader kall propangas i ögonen. Ombord gav vi honom ögonbad plus morfin mot smärtorna. Nästa dag for jag med honom till en ögonspecialist. Färden gick gen om ett öde ökenlandskap tio mil in i landet. Främlingar släpps mycket ogärna in i Saudi Arabien men detta var ett svårt olycksfall och agenten lyckades ordna specialtillstånd. Vi åkte med en stor amerikansk bil av senaste årsmodell, men föraren passade inte riktigt till stilen på bilen. En arab, precis som de gestaltar sig på bio, med kolsvart skägg, krokig näsa, blixtrande svarta ögon, stor sidenturban samt lång mantel. Det var bara sabeln som fattades, men säkert hade han en dolk gömd bland alla tygveckan.

Den slingrande vägen gick genom ett kargt ökenlandskap, inte ett grönt träd eller ett enda litet grässtrå så långt man kunde se. Då och då mötte vi enstaka kameler och åsnor som drog på enkla tvåhjuliga kärror. Här och var bredde de omkringliggande sanddynorna även ut sig över vägen. Efter ungefär fem mil åkte vi genom en oas vid namn Dammen, vita små stenbyggnader omgivna av förtorkade dammiga palmträd. Runt byn var flera stora tält uppslagna där araberna satt på huk framför tältöppningarna. Flera kameler som var bundna utanför

tälten tittade slött på oss, araberna själva bevärdigade oss ej med en enda blick. Efter en stund började det blåsa upp. Sand virvlade upp så att man inte kunde se mer än något hundratal meter framför sig. I baksätet satt en skadade och jämrade sig. Han hade svåra plågor nu när morfinet hade släppt . En i ordets rätta bemärkelse kuslig färd

I bilradion som jag just vridet på , spelade Gunnar Viklinds bit Telefonen, fast naturligtvis på engelska, men i alla fall, det räckte med melodin för att väcka många minnen och känslor till livs hemifrån.

En sällsam stämning, en blandning av bitterhet, hemlängtan, spänning och medlidande med den sjuke, gjorde att färden genom öknen blev nästan överklig, som om jag drömt alltsammans.

Efter över en timmes färd anlände vi till Alkobar en liten oansenlig stad mitt i öknen, tillsynes kämpades en hopplös kamp mot hetta torka och sandstormar. Lite folk var i rörelse , dfe föredrog som överallt i de varma länderna att ta igen sig några timmar mitt på dagen. Enstaka svartklädda djupt beslöjade kvinnor skyndade med tunga bördor längs med vägkanten.

Väl framkomna till det provisoriska sjukhuset som förstods av en europé, vilket förvånade mig i denna avkrok av världen, fick vi omedelbart komma in till doktorn.

En lång rad av araber i det lilla väntrummet tittade buttert på oss när vi gick före dem. Ögonskadan var värre än vad vi trott , så jag fick ensam återvända till fartyget efter att först genom agenten ordnat med inkvartering över natten för den sjuke och flygresan hem till Sverige för honom dagen därpå..

23 januari 1965

Det är natt- lördag natt- en varm natt- sydländsk natt- en mörk och ensam natt. Fartyget häver sig sakta för en smul sjö som den nordostliga vinden uppe ifrån de

pakistanska stäpperna river upp. En stackars trött dagsslända har förirrat sig med vinden ända hit ut och stöter nu envist sitt tusenögade huvud mot de svagt lysande lamporna över skrivbordspulpeten.

Fartygets maskin pressar oss stampande och darrande med en kraft av tolv tusen hästkrafter ner mot Indiska västkusten. Redan nu gör sig Bombays radiosändare hörd eller snarare sedd genom att rita ett grönt streck på skärmen till vår visuella radiopejl. Vi rör oss trögt och sävligt i sjön, men så har hon också fått sig ett ordentligt skrovmål i Ras-at-Tanura . Som bekant blir man ju alltid trött och dåsig efter en bastant måltid,- i alla fall jag.

Vårt "skrovmål" består av tjugotvå tusen ton gas. Det är en väldig massa, om man skulle fylla cigarettändare med den lasten, det är nämligen samma gas som man använder till dem, ja, så skulle det räcka till tjugotvå millioner eller en biljard tändare, så nog skall det räcka till japsarna alltid.

Jag misstänker förståss att de skall använda gasen till nyttigare saker också.

Dessa nattvakter i mörker som saknar möjligheter att navigera ,- vi går på så kallad död räkning, tills det ljusnar i horisonten och vi åter kan ta våra höjder på stjärnorna eller stararna som vi kallar dem, dessa vakter skänker mig rika tillfällen till att sitta och filosofera. Minnenas eller de fjärran gående tankarnas natt. Jag sitter i lotsstolen, så benämnd för att långlotsar skulle kunna sitta i den under sina långa pass och ändå få god utsikt föröver tack vare de långa benen,, nåväl, tillbaka till filosofen och hans tankar! Gärna upplever jag glada stunder, angenäma minnen gång på gång där jag sitter i mörkret och stirrar ut över havet. Även plågsamma minnen dröjer jag vid, det har blivit en mani, någon sorts självplågning som jag aldrig hängav mig åt förr. Där finns saker man ångrar, saker man inte skulle ha gjort, inte skulle ha sagt, Å,

det finns gott om tid att begrunda sina synder. Men för all del, jag tror jag uppehåller mig mest vid de kära minnena .

Ibland kan jag sitta där alldeles glad och lycklig. Jag är glad att äga denna förmåga till tankeflykt. Man behöver den helt säkert till sjöss fjärran från de sina Minsann här kommer månen upp som gubben ur lådan skänkande havet en bred strimma av silver från babords bog. Han kommer tidigt i natt, men det är precis i sin ordning när vi förflyttar oss öster ut. Nu rapporterar utkiken: "Ljus fem streck om babord" så jag säger adjö på en stund, kanske får jag en pratstund via morse med det andra fartyget, hon är den första båten på flera dagar.

Till sjöss den 1 februari 1965

God Afton Vi är nu åter i Kinesiska sjön , på väg tillbaka till Yokohama, rakt utanför Thailand eller Tong King bukten där de amerikanska jagarna blev beskjutna för en tid sedan . Resan från Persiska Viken har varit mycket fin , strålande väder hela tiden varmt och skönt. Varje dag har jag badat i simbassängen och sedan legat och solbadat några timmar, så jag har hunnit skaffa mig en riktigt fin solbränna. Nu i kväll har vi inte mer än 28 grader i luften, nere i Singapore var vi uppe i 35 grader i skuggan och 45 i solen. Det blir kallare ju mer vi närmar oss Japan.

Vi hade tur när vi passerade Singapore i lördags. I nyheterna (telegrafisten skriver varje dag ut en helsida A4 papper med speciella sjöfartsnyheter som sändes från Göteborg)

I dag fick vi veta att Malaysiska regeringen förbjudet all sjöfart runt dess kuster från och med söndag. Vi hann precis igenom. Det verkar väldigt rörigt där nere. Både på Sumatra och på fastlandet var fyrrar och radiofyrrar ur funktion. På natten mötte vi flera örlogsfartyg med släckta lanternor, vi såg dem endast i radarn på avstånd men kunde skymta konturerna av dem

genom kikaren på närma håll. En ubåt sköt iväg ljusraketer när den kom intill oss. Ofta dök flygplan ned mot oss, så lågt att vi kunde se dem i radarn som ju bara återger mål på vattnet eller i närheten av det. Innan jag visste att det snabba målet på radarn som kom emot oss var flygplan eller snarare helikopter var det nervöst Jag hann till maskintelegrafan men på några sekunder var det över.

Jag beräknar att vi skall vara framme måndagen den 8 februari klockan tre på morgonen, det blir söndag kväll klockan sju svensk tid.

Efter Yokohama som vi lämnar den 10 februari går vi rätt över Stilla havet via Panama till Houston Texas.

Vi kommer först att gå rätt österut följande lattitudsparallellen N35 bort till longitud väst 160 grader. Tisdagen den 16 februari efter 2022 mil från Yokohama kommer vi att passera datumgränsen och få två tisdagar i samma vecka efter som vi där ställer tillbaka klockan hela 24 timmar.

Efter väst 160, ungefär rätt norr om Hawaii, fortsätter vi storcirkeln tills vi kommer vi når amerikanska kusten vid Cabo San Lucas lower California.

Sedan följer vi amerikanska kusten ned till Panamakanalen . Genom den vilket tar ett halvt dygn ungefär , ut i Karibiska sjön och tvärs över Mexikanska gulfen till Galvestone.

Sista biten får vi åter gå i kanal in till Houston som ligger 50 sjömil in i landet.

I Panama bör vi vara onsdagen den 3 mars . Efter en vecka i Texas kommer vi sedan att korsa Atlanten upp till Europa. Närmare bestämt Terneusen in Skeldes mynning utanför Antwerpen. Där vi skall vara ungefär den 30 mars.

Efter utlossning av lasten går vi tvärs över Kanalen till Felixtone som ligger id Harwich.-- Och sedan tillbaka igen till Freeport i Texas.

Nu när vi kommer till Japan tänker jag köpa en filmkamera lus projektionsapparat Man får ha något att fördriva tiden med. Det är ju också trevligt att medelst rörliga bilder kunna berätta om fartyget och platser man varit iland i Dessutom är kamerorna åtskilligt billigare i Japan. Det kan vara bra att passa på tillfället.

I dag den 2 februari fick vi telegrafisk bekräftelse att vi skall gå till Texas, ombord har det de senaste veckorna cirkulerat en massa rykten om vart vi skall ta vägen Men ordern från oljebolaget i New York har skingrat all tvivel.

Måns

2013/12/14 at 5:30 am



From Måns on Gastankern M/T Paul Endacott (nr 486, 1964)

*En kamera köptes i Japan En film finns att tillgå
Måns*

2017/02/06 at 11:15 pm

[← Föregående](#) [1](#) ... [13](#) [14](#) [15](#)