

Att segla under främmande flagg!

Efter att jag slutat min 7 åriga grundskola, gav jag mig ut till sjöss på svenska fartyg.

Började att segla i Saléns tankfartyg bl. annat på M/T Sven Salén som användes som elevfartyg. Vidare några resor med Johnson Line och några mindre rederier. Jag blev dock klar över att om jag ville fortsätta till sjöss måste jag utbilda mig på en sjöbefälsskola. Sökte till sjöbefälsskolan i Kalmar, men var tvungen att läsa in en preparandkurs i 3 månader för man måste ha minst realskola för att komma in. Det var ju rätt vanligt på den tiden så de var en blandning av folk som hade samma bakgrund som jag, men även dem som hade realen och studenten som ville läsa upp sina betyg.

Jag hyrde en lägenhet på Linnégatan i Kalmar som egentligen bara var ett rätt litet kök avstyckat från en lägenhet. Många av de elever som hade högre utbildning tyckte att kursens innehåll var för enkelt för dem så mesta tiden var de ute och dansade och krökade för nöjes skull. Man jag låste in mig och försökte att verkligen lära mig ämnena. Resultatet blev att jag klarade mig men många av de andra blev inte godkända.

Jag gick nu tillbaka till Salénrederierna och mönstrade som 3:e maskinist. Chieften var bra så redan efter några månader blev jag uppmönstrad som andre maskinist. Det gick några år och jag blev uppmönstrad som förste maskinist. Genom en god vän fick jag reda på att han i flera år seglat på fartyg med Panama och Liberiaflagg i amerikanska rederier, bl. annat i Standard Oil/Chevron eller Caltex som det hette på den tiden. I en norsk sjöfartstidning annonserade man ut en förstemaskinist på ett fartyg som hette Lamyra och tillhörde Goulandris Bros i Pireus.



LAMYRA



Båten låg på varv i Skaramanga på Helenius Shipyard som även ägdes av en grek.

Fartyget var på 70 000 DWT och byggt på Hitachi Shipbuilding. Mukaishima, Onomichi i Japan, 1964. Maskineriet var ångturbinssystem på 35 000 hk och byggt av Kawasaki i Japan.

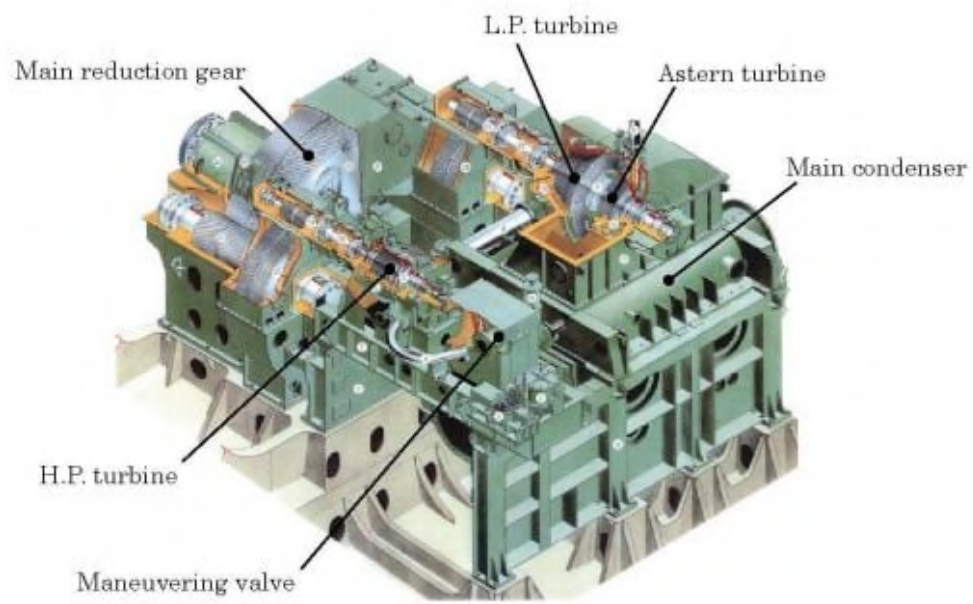


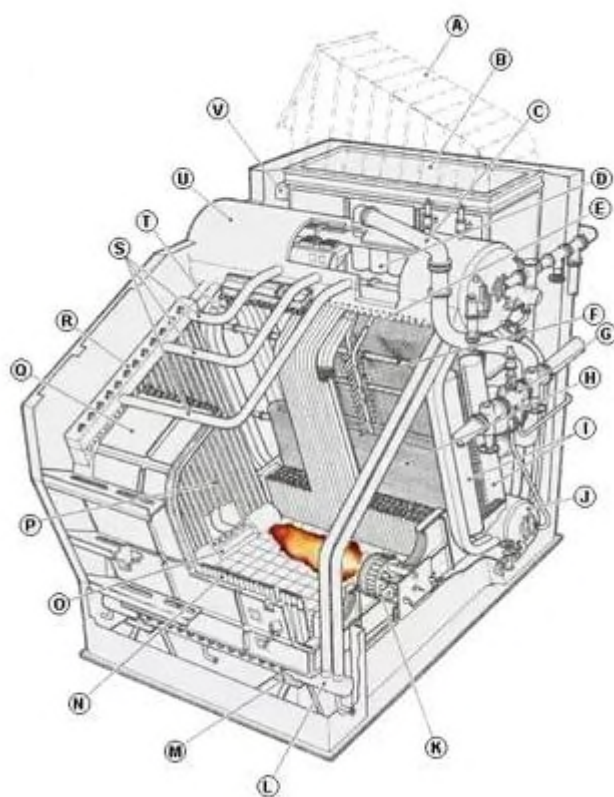
Figure 19. Kawasaki UA Turbine



Bild från maskinrummet



Huvud manövern



Ångpannorna var byggda av det amerikanska företaget Combustion Engineering och var oljeeldade med en pneumatisk elektronisk reglering som gjorde att man kunde köra helautomatisk eldning i sjön. Dock gick man över till manuell drift vid manöver. Varje ångpanna hade 6 oljebrännare.

Nöddieseln var en japanskbyggd Deutz på 600 hk med en mycket speciell startanordning jag aldrig sett förut. Den hade en svänghjulsstart. Fungerade så att mellan motor och generator satt ett tungt svänghjul som snurrade fritt på mellanaxeln. Vid start kunde man koppla in ett kuggväxeldrev där man genom en spak kunde varva upp svänghjulet över generatorns synkrona varvtal. Med en annan spak kunde man dekomprimera alla utblåsningsventiler. Det fanns en friktionskopplingsskiva, som man med en spakt kopplade in motorn till det roterande svänghjul och motorn drogs igång med en gång. Man fasade sen in henne på nätet. Om man fått helt black out körde man aggregatet på nödbelysningen och kunde även starta en elektrisk matarvattenpump till ångpannorna samt en lite brännoljepump till brännarna. Mycket tillförlitligt system.



Vi fick nu last till Libyen en plats som hette Ras Lanuf.

Från början var hon byggd som Niciolas Goulandris och gick under grekisk flagg från början, men gick numera under Liberisk flagg. Manskapet var indier som seglat länge på deras fartyg. Befälet var en blandning, chiefen var tysk ifrån Hamburg och hette Janssen. Vi kom bra överens, vi hade två andre maskinister två norrmän och en tredje maskinist som var dansk. Elektrikern var italienare från en stad som hette Ostnia söder om Rom.

Nu fick vi order att gå till Libyen att lasta olja på en plats med namnet Ras Lanuf i Östra Libyen. Detta var på sommaren 1969

Under andra världskriget intog italienarna Libyen, men 1951 var Libyen åter en federal monarki med kung Idris som statschef, med tronföljd till hans

utsedda arvingar. Libyen var då ett fritt land där sprit var tillåtet att använda och kvinnorna behövde inte bära traditionella muslimska kläder, kvinnorna kunde klä sig som i väst gå själv på restaurang och liknande.



Så här var det innan Kadaffi kom till makten. Kvinnorna behövde inte bära slöja eller hijab och kunde gå i kortkort, man fick även dricka sprit

När vi var klar för avgång hade vi fått ett radiomeddelande att inga fartyg fick lämna hamnen. Det hade varit en statskupp i Libyen och en Muammar al-Gaddafi hade tagit över makten. En mindre bevakningsbåt ankrade upp i farleden så ingen kunde lämna hamnen.



Bevakningsbåt El Assad

Det kom ombord beväpnade vakter i Palestina schalar och beväpnade med kalasnikov vapen. En gick upp på bryggan och hotade kaptenen och en kom ner i vår maskin som på dålig engelska talade om att han skulle bevaka att vi inte kunde starta upp maskineriet. Vi talade om för vår italienska elektriker att stänga av kylningen på alla våra dryckesfontäner. Själva satt vi i det luftkonditionerade kontrollrummet och drack kall öl. Efter en stund kom han in och önskade något att dricka för vattnet var varmt i fontänerna. Vi erbjöd han en öl, men någon stack upp och hämtade en sodavatten till honom. Vidare kom det ombord andra som kollade våra förråd. Så fort de hittade konserver som det stod "Made in Israel" på och bananer som var märkta "Jaffa" fick man böta ett antal hundra dollar för dessa. Dom gick igenom alla pass på besättningen och upptäckte att en av våra maskinister hade israeliska stämplor i passet. Hans namn var Tyminski och född i Polen men varit uppfödd som krigsbarn i Norge med norskt pass. Han tog man i land och vi trodde att vi aldrig skulle se honom igen. När han senare kom tillbaka talade han om att man hade ritat en israelisk karta på golvet och han fick pinka på den och hel tiden säga "I hate Israel" gång på gång, tills han slutlig kollapsade av utmattning och förneka att han var jude. Efter en stund hade någon av fartygen tagit kontakt med den amerikanska flottan och efter ett

dygn dök det upp en jagare, där man på arabiska via en högtalare uppmanade bevakningsfartygen att sluta blockera hamnen.

Bevakningsfartygen riktade då sina kanoner mot jagaren, men då riktade jagaren sina då grovkalibriga kanoner mot bevakningsbåten och uppmanade dem ännu en gång att avvika annars skulle de sänka båtarna. Plötsligt avfyrade jagaren ett skott mot den ena bevakningsbåten som började brinna och sjönk nästan omedelbart och den andra tog till flykten så vi kunde lämna Ras Lanuf.

Kadaffi var besatt av kvinnor och hans livvakt bestod av vackra icke beslöjade kvinnor. Samtliga skulle vara oskulder tills Kadaffi hade förfört dem. De blev rikligt belönade även deras familjer som fick nya vackra hus och bilar till sitt förfogande.



Kadaffis livvakter



Vackra damer skulle det vara



Ingen förklädnad behövdes för dessa vackra damer.



Amerikanska jagaren Henry B Wilsson i en uppgraderad version

Det är ju så att om man seglar både på Israel och arabstater så kan man ha dubbla pass där respektives land blir instämplade var för sig.

Nåväl nu lämnade vi Libyen med kurs mot Freeport på ön New Providence på Bahamas öarna. Där låg två stora flytande lossningsterminaler där världens dåvarande största tankfartyg kunde ankra upp på båda dess sidor. Oljan gick sedan till ett raffinaderi. Det var inte särskilt lätt att ta en speedbåt i land för ibland gick vågorna höga. Men jag hade varit där förr med kryssningsfartyg så jag kände till det väl.



Vi tog en taxi in där det fanns många kasinon precis som på den stora ön, men det tröttnar man fort på så vi åkte på ett ställe som heter Eight Mail Rock där det fanns anpassad underhållning för sjöfolk. Mycket att dricka, dans och vackra damer.

Vi gick därefter tillbaka till Libyen. Det hade normaliserat sig där då många hade bojkottat Libysk olja, men man behövde nu exportera då man fallit i onåd för sitt uppträdande. Libysk olja sägs vara av hög kvalitet då den har lågt svavel innehåll. Vi fick nu order att gå till Saud Arabien för nästa tripp, det blev det välkända Ras Tanura.



Ett välkänt ställe för alla som seglat på oljetanker. All sprit är förbjuden så tullkontrollen är noggranna med att större mängder öl och sprit skall inventeras och "slabben " blir låst och plomberad tills man avgår.

Vid denna tid fanns Shahan av Iran kvar. Som var en förnuftig man innan Anatolla Komeiny tog makten. Här kunde kvinnor klä sig fritt, det fanns inga alkoholförbud och man kunde gå iland bl. annat i Aberdjan där det fanns mycket skandinaver. Iran Airway hade många skandinaviska piloter och han anställde även skandinaver inom flygvapnet med höga löner. I Teheran hade Carlsberg byggt ett stor öl bryggeri som försörjde många av de utländska fartygen med öl.

Men sen blev det katastrof när Anatolla Komeiny tog makten och en hel del arabvänliga länder backade honom, bl. annat Olof Palme i Sverige. Han var tidigare utvisad till Frankrike där han levde på stulna egendomar och pengar.

Det fanns en annat bra arabland och det var Bahrain en tax-free ort för sjömän om man åkte in till staden Manama bl. annat kunde man köpa billiga guldsmycken för nästan bara guldpriset. Jag köpte en ring i 24 karats guld, men den är nästan för mjuk att använda.



Man har byggt fantastiska byggnader i Baharin

Idag har man satsat mycket på turister som kommer från hela världen och här finns inga restriktioner för hur kvinnor skall klä sig. Sprit och öl är tillåten att servera på restauranger och är ett trevligt arabland att besöka. Härmed avslutar jag första delen av mitt reportage. Nästa kommer att handla om när jag var Chief på en gammal T2-Tanker som vi for världen runt med flygbensin.

Nils Eric Sjöstrand