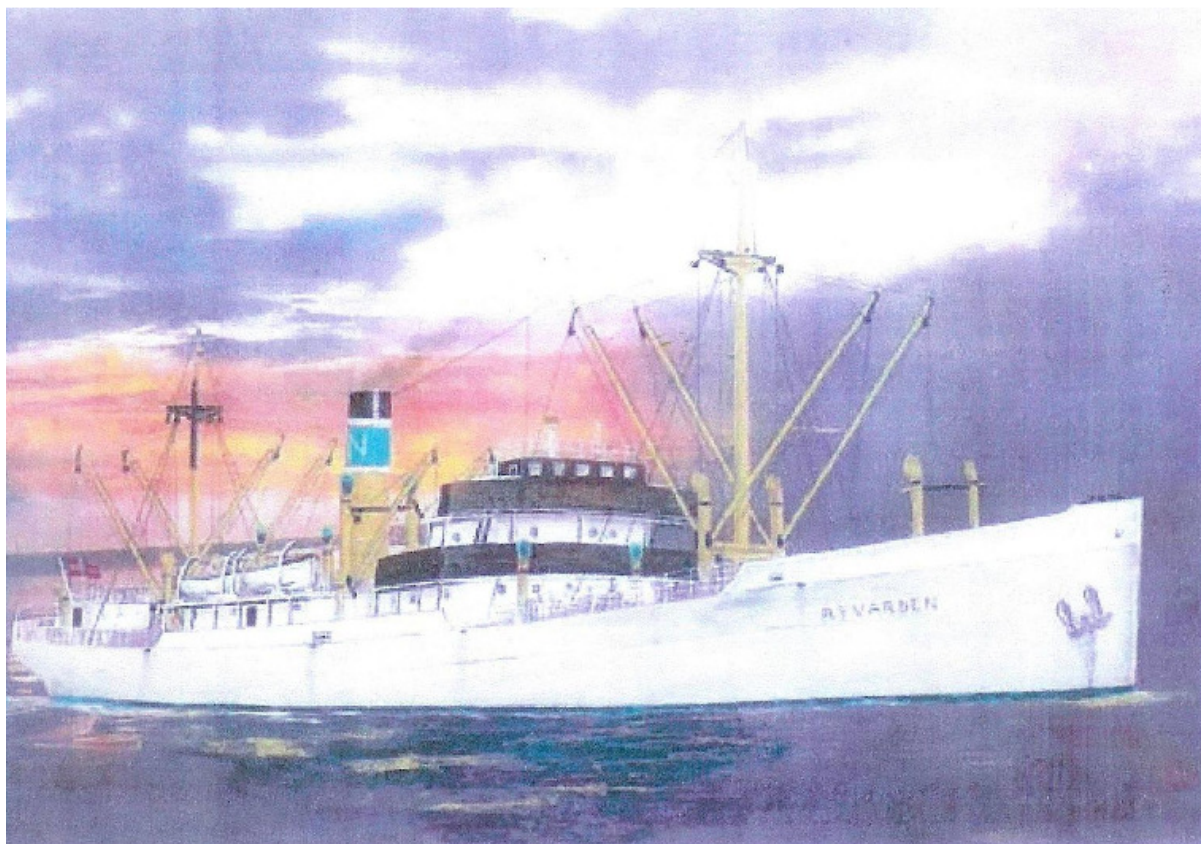


DS RYVARDEN, F. N. NORDBØs REDERI, HAUGESUND



Under navnet RYVARDEN etter krigen. Maleri fra Jan Goedharts stue hånd

Kjølen lagt som **WAR GLADE** for The Shipping Controller, London. Sjøsat 11 september 1919 ved Wood, Skinner & Co. Ltd., Newcastle (Bygg nr. 214) som **NØREFOS** for Skibs A/S Thor Thoresens Linje (Otto & Thor Thoresen, managers), Kristiania, Levert i Januar 1920. 3.082 gt, 1.917 net, 5.500 tdw, 331.7'x 46.7'x 23.1', 3 cyl. triple exp. dampmaskin bygget av North Eastern Marine Engineering Co. Ltd., Newcastle. Innkjøpt av NAL i 1921 som en del av Skandinaviske Øst-Afrika Linje (Scandinavian East Africa Line) og omdøpt **NOREFJORD**. Solgt i 1949 til F. N. Nordbø A/S, Haugesund og omdøpt **RYVARDEN**. Under er et maleri av henne under det navnet. Senere overført til A/S Ryvarden (F. N. Nordbø, manager). Lagt opp ved Haugesund i 1953, og senere det året solgt til Rolf Wigands Rederi, Bergen. Sogt i 1955 til Halvorsen Shipping Co. AIS, Bergen. Solgt i 1958 til Pan Norse Steamship Co. S.A., Panama og omdøpt **NORSE LADY**. 14 august 1958 gikk hun på grunn nær Parigi, Celebes. Overfalt 16 august av indonesiske pirater, som fikk henne av grunnen og tok henne til Belang, hvor hun ble kjørt på land. Oppdaget av den indonesiske marinen den 18 august. Satt i brann med skarpe skudd den 22 august og ble totalt utbrent. Vraket ble solgt i mars 1966 til en kjøper fra Hong Kong, hvoretter hun ble solgt til taiwanesiske huggere for hugging. Ankom Kaohsiung samme måned.

JAN UT PÅ NYE EVENTYR

Så er vi seks uker senere og Jan er pengelens. På tide å avlegge et besøk på hyrekontoret, og snakke litt med sjefen min, Mr Bravenboer. Lengter til sjøs igjen. Han hadde bare en jobb som maskingutt, so what? Fikk hyre på **S/S RYVARDEN**, tidligere

NOREFJORD. Hjemmehavn var Haugesund. Et gammelt dampskip på ca 5.000 tonn. I maskin var en triple expansion maskin og tre "skotte" kjeler med tre fyrganger på hver. Det ble to mannslugar akterut. Ingen problem for meg. Bodde isammen med Einar, en kjekk gutt fra Haugesund traktene. En kan ikke leve i luksus for ever, ha-ha. Tiltredelse 15 November 1951, i Vlaardingene.

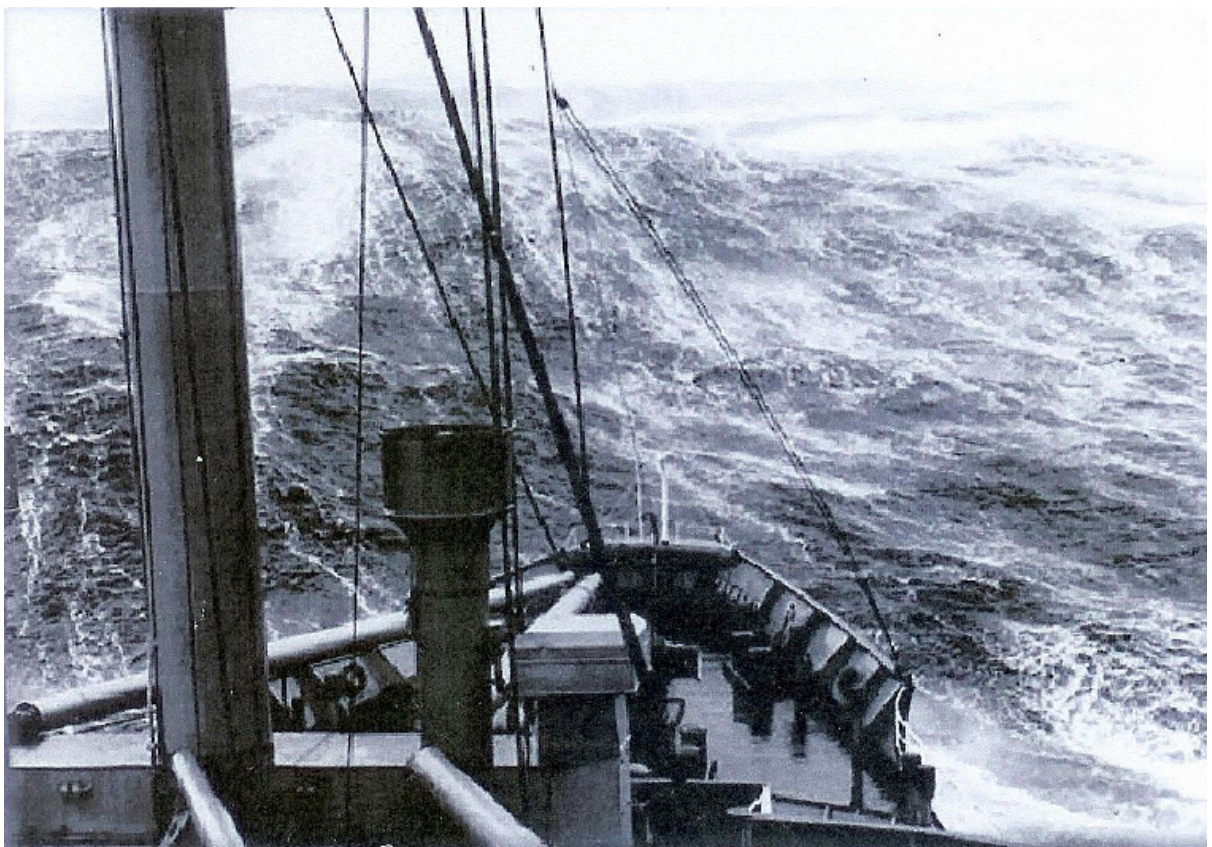
Denne skuten var 30 år gammel. Så bra ut på utsiden, men maskinrommet! Lenge siden noen hadde vært her med malespann og kost! Er det meg som skal rydde opp her? Heldigvis ikke. Jeg skulle ta meg av messe og lugarer til maskinfolket akterut. En slags "messe-maskingutt", og hente mat i byssa midtskips. Hvor skulle vi hen? Gikk i ballast til Botwood, på østkysten av New Foundland. En liten filleplass langt inn i fjorden. Utskipningshavn for avisepapir. Her i nærheten fantes fabrikken Granfalls Paper Mills. Botwood blir stengt i vintertiden på grunn av is. Da blir det lasting i St. Johns. I Botwood var det ikke noe å gjøre utenom et slags ungdomshus. I St. Johns fantes et sjømannshus og noen sjapper. Vi fikk last (papir ruller) for Houston og Mobile i Caribien. Bra for meg. Kunne bli kjent med livet i Texas og Alabama. Har lest meget om disse steder.



SAINT JOHNS, NEWFOUNDLAND



Tiltredelse Vulcanhaven, Vlaardingen 15/11-1951



Styrke Baufort 2!

Jul i sjøen, stakkars Jan! Slepe på matfat frem og tilbake til byssa. Heldigvis at det var bra vær i Caribbean. Det ble en koselig julefeiring allikevel. Selv om vi ikke fikk noe å drikke på. Det kan vi takke kirke og helserådet for, der de sitter hjemme og koser seg med sin flaske genever.

27 desember, ankomst Mobile. Den mest rasistiske byen i verden tror jeg. Jeg la merke til det da jeg tok bussen fra havnen til sentrum. Tok plass helt bak i bussen. En negresse sa til meg at jeg skulle flytte fremover. Det står skilt på stoler, "whites only". Gikk inn i en sjappe med bare svartinger. Ble lempet ut med en gang! En erfaring rikere.

Halvparten av lasten ble losset her. Så videre til Houston. Her likte jeg meg bedre. Denne byen er befolket med yankee's og meksikanere. Enn kan se det på gaten. Stetson's og somebreros som hodeplagg. Har også skaffet meg en somebrero. Og på sjappene, country og western og meksikansk musikk i jukeboxene.

Her feiret vi nyttårsaften. En opplevelse! Ble liggende her hele nyttårshelgen. Fikk god tid til å se meg om og bli kjent med denne byen. Men vi går videre.

Herfra i ballast til Cienfuegos på Cuba. Cienfuegos betyr "ett hundre bål". Her ser vi fransk og spansk innflytelse i gatebildet og livsstil. Ingen hadde hørt noe om Castro ennå. Vi skulle laste sukker for Leixoes i Portugal. Ankomst 6.januar 1952.

Har sett meg om i byen først. Hyggelige folk disse kubanerne. Men det som foregikk på kaien var mye mer å se på. Vi var fortoyet ved en lang brygge med jernbaneskiner. Sukker kom i lukkede jernbanevogner. Prostituerte gjemte seg på toppen av disse vognene og forsøkte å komme om bord til oss. De ble tatt hand om av politiet med det samme de hoppet ned på kaien. Artig å se på. Vel, etter fire døgn var vi ferdig med lasting, og så ut i Atlanteren.

Ankomst Leixoes 31 januar. En havneby i nærheten av Oporto. Her er det bra å være for sjøfolk. Billig og greie mennesker å ha med å gjøre. Vakker natur rundt omkring og muligheter å ta trikken til Oporto. Det gjorde vi, Einar min lugarkamerat og meg. Men her skjedde noe som ingen hadde regnet med. En av fyrbøterne ble syk og ble tatt på land, til sykehus. Smører ble fyrbøter. Maskingutt Jan ble smører. Bra for meg, men trist for han som ble syk. Men jeg fikk mer penger å rote med. Slikt hender. Tok avskjed fra disse matfat, og ned i maskinen med Jan. Ble inndelt på 4-8 vakt hos annen maskinisten. Hyggelig kar. Smører skal smøre pumper og hovedmaskin. Fant ut ganske snart att denne jobben er livsfarlig. En skal være edru og passe på ved slingring, for ikke å bli slått i hjel! Haha.

På tide at jeg forteller litt mer om denne 30 år's gamle i neste innlegg

La meg fortelle litt mer om denne skuten. Skulle jeg forklare hva som var bra ble jeg fort ferdig. Fortelle hva som var feil tar litt mer tid. Denne skuten skulle for lenge siden hatt enveis billett til Taiwan. På den annen siden må vi se på realiteten. Båten hadde overlevet krigen, hun har sikkert vært utsatt for mange stormer med mer, men "still going strong". Det kan ikke sies om mange fartøyer som er bygd etter krigen.

La oss se på båtdekket først. Det var 4 store livbåter. Disse var nødvendig med hensyn til de "longshoremen" som fulgte med skipet på Afrika kysten. Vi holdt livbåmanøver en gang, og fikk anvist båt og plass i båten. Men de har ikke prøvet å sjøsette noen av disse båtene. Umulig. Davitene var rustet fast i dekket, så denne øvelsen varte ikke lenge. Så var det skylightet på maskinrommet. Fikk ikke ned to av de til sammen seks lukene. Også disse var rustet fast og surret i vertikal posisjon.

Vi tar oss en tur ned i maskin. Den viktigste gjenstand her var lensepumpen. Den skulle hatt Nobelprisen for lang og tro tjeneste. Uten den hadde jeg aldri skrevet denne fortellingen, ha-ha! Største problem hadde vi bak i tunnelen til propelIaksling. Lekkasjen her var så stor at vi fikk sjøvann opp til dørkplatene hver vakt. Den siste haIvtime før vaktskifte måtte vi lense så det ble nær tørt til neste vakt tørnet til. Det var ikke morsomt å se skutesiden heller, når det var ruskevær. Den oppførte seg som et trekkspill! Som sagt, det fantes ikke meget hvitmalning her. Enda verre på fyrdørken. Helt svart. Bare noen

Iamper. Så det ble arbeidsplassen min.

Vel, vi forsetter reisen. Etter utlossing, til Lissabon for bunkring. Så i ballast til Aviles i Biscaya. Her lastet vi 5000 tonn spesialsand til glassfabrikker i Philadelphia, USA. Avgang Aviles 11.februar, en måned etter at **FLYING ENTERPRISE** gikk til bunns. Nå fikk jeg oppleve den verste måneden i mitt liv! Det blåste opp til orkan vindstyrke 11. Umulig å oppholde seg på dekk lenger. Vi tok veien gjennom tunnellen til maskinrommet. Atlanteren var fryktelig å se på. Sjøen var helt hvit, og holdt et fryktelig spetakkel. Alt som ikke var surret, forsvant overbord. Tomfat, stillingsplanker og mye annet. Det var også tungvint for oss i maskinen. "Second" (1.maskinisten) holdt på å trimme skutens maskin pådrag uavbrutt. Steng av damp når akterskipet reiste seg, på igjen med dampen når akterskipet gikk ned igjen. På bursdagen min 2.mars, fikk en masse sjøvann gjennom det forbannede skylightet! Ble gjennomvåt, men ikke tid til å gå akterut for å skifte klær. Vel, skal jeg være ærlig, jeg har vært med på litt av hvert i mitt liv, men denne gang var jeg livredd. Vettskremt til og med! Tenkte stadig på denne livbåtmanøveren. Hvor faen skal vi henne om dette går galt!.



Maskinmessegutt---



Smører Jan

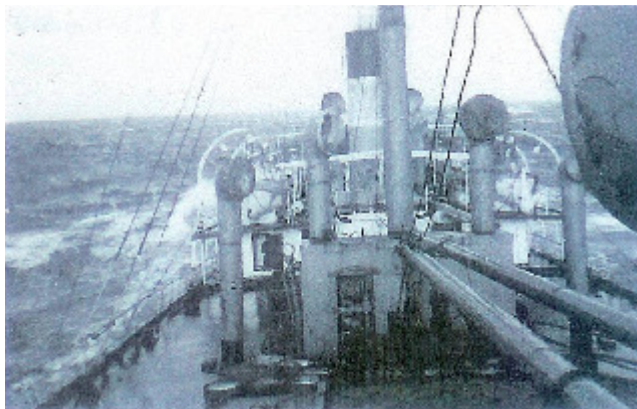
På toppen av det hele fikk vi noen døgn før ankomst, en sprekk i sjøvannsintaket til kjølevannspumpen. Ble nødt å tette den ved hjelp av presenning og cement. Hold på med dette arbeidet helt til vi kom fram til Philadelphia. Det er to menn som skal hedres for innsatsen sin. Kokken og messegutter som fikk mat på bordet under disse forhold. Det har ikke vært tale om stormsuppe denne måned. Stormsuppe fikk vi første dag under land. Haha.

Kokken hadde tenkt seg på land tidlig. Det var også tilfelle med meg. Få seg et par øl og glemme det vi hadde bak oss. Men, her begynner neste nedtur. Fikk beskjed av immigration at jeg ikke fikk landlov. Skulle stå ombord. Passet mitt var ikke gyldig lenger. Gått ut. Ja, det finnes ingen konsulat midt i Atlanteren, så jeg måtte ordne denne saken her. Ikke tale om! Jeg er kommet inn i THE LAND OF HOPE AND GLORY, uten gyldige papirer. De brydde seg ikke om att vi hadde med verdifull last til USA. Jeg skulle skrive under på en papirlapp klokken 12 middag og klokken 24 midnatt, som bevis på at jeg befant meg ombord når det ble vaktskifte for disse FBI karene. Vel, hadde ikke til hensikt å gjøre det lettvind for disse tullingene! Vi hadde blåst av en av kjelene. Den skulle rengjøres. Sa til Einar at han skulle sende mannen ned i maskinrommet for kvitteringen sin.

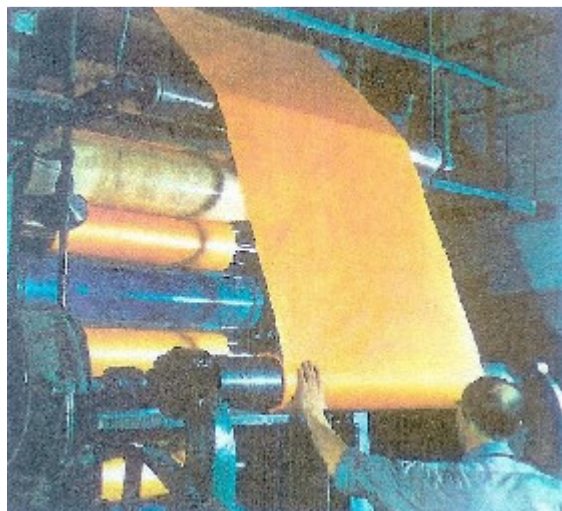
Jeg inn i fyrgangen, og han detektiv utenfor med notisboken sin. Jeg gledet meg til å se trynet hans da han fikk skrivesakene tilbake! Haha! Likedan om natten. En papirlapp på døren til lugaren "DO NOT DISTURB". Einar åpnet døren og sa til mannen at jeg sov etter vakten min. Han fikk beskjed om å purre meg. Det vår morsomt så lenge det varte.

Comedy capers. Etter utlossing gikk vi til Wilmington for bunkers, og så opp til St Johns, New Foundland. Her fikk jeg ordnet nytt pass på visekonsulatet.

St.Johns, her fikk vi full last av papirruller til Veracruz i Mexico. Eksotisk! Gledet meg allerede. Ankomst dit 8 april. Kan si at denne byen ble mitt yndlingssted resten av mitt liv. Her var jeg hjemme syntes jeg. Jeg elsker musikk. Og musikk fantes her på terrassen utenfor sjappene. Hele familier stilte seg opp og gikk igang med sitt reportoar. Mexikansk folkløse. I rancheras, criolloos og hvad de nå heter alle sammen. Kunne høre på i timevis, med en kald øl for hånden. Her var det liv



Utenfor CAPE RACE



Grand Falls Paper Mill

på gaten. Bare glade mennesker. Men vi skulle videre.

Efter utlossing, til Port Sulpher i nærheten av New Orleans. Lastet sulfat for Cornerbrook på Newfoundland. Dette er en riktig skittlast. Vi fikk beskjed fra kaptein Pedersen om å ta oss en tur på land da rom nummer fem skulle lastes. Og vi skulle ta med de 3 hundene vi hadde ombord. Det hadde vi ingenting imot selvfølgelig. Sulfat brukes til fyrstikker og vulkanisering av bildekk. Cornerbrook er ei bygd på vestsiden av Newfoundland. Et stort fabrikkkompleks og noen sjapper som er befolket av skogsarbeidere og fiskere. Ikke noe å skrive hjem om.

Etter utlossing til Botwood denne gang, og laste igjen for, javel -, Veracruz! Hyggelig. Fire koselige dager igjen. Så ble det Galveston for å laste svovel. Same shit på nytt. Denne lasten var bestemt for Sorel i nærheten av Montreal.

Så ble det en tur til Botwood, Norfolk. Derfra til Bethlehem Shipyard i Brooklyn.NY. Fjorten dager på verksted. Det var jaggu ikke for tidlig! Skulle ha vært der for lenge siden. Samtlige kjeler ble blåst av. Kunne sette igang med rengjørings arbeid. Haha. Inn på kjelen med stålborste, skrapejern og rustpikke. Her fantes bare "stalagmitten og stalagtitten". Saltflak, harde som stål. Kunne ikke gjøre noe med det verktøyet vi hadde for hånden, så det var bare å legge seg ned på disse rørbuntene og slappe av. Ta seg enn røyk og fortelle vitser. Korn det en maskinist på fyrdørken begynte vi å banke som bare f... Kort sagt, det ble ikke gjort noenting. De holdt på i maskin med å skifte dette sjøvannsinntaket til kjølevannspumpen. En ny ventil her, en ny ventil der. Vi fikk meget tid til å se oss om i byen. Det er mange norske i Brooklyn. Noen av oss fant bekjente eller besøkte slektninger. Jeg snakket med noen hollendere. Hyggelig!

Endelig slutt på verksted oppholdet. Et nytt 5 års sertifikat for **RYVARDEN** på vegg i salongen. Bare om å gjøre å få opp stimen igjen. Vi hadde ca. 10 tonn materialer liggende på dekk, som var igjen atter siste papirlast. Den kom til god nytte nå. Vi maskinfolk fikk oppføre oss som pyromaner de neste 10 timer. Haha! Og endelig, til sjøs igjen. Får litt frisk lukt i skuten. De hadde glemt å se på skylightet. Bare bra, får frisk luft i

maskinrommet også. Så ikke ut som om noen hadde vært på båtdekket i det hele tatt. Kunne ikke se om de har gjort noe med disse livbåter eller daviter. Men, shit med det. Bare fint vær nu! Hadde ikke bruk for livbåter allikevel!.Det ble litt bedre i maskin. Brukte bare 15 minutter å lense tunnel istedenfor en halv time. Vi var på vei til Botwood igjen for å laste for Mobile og Houston. Men først noen bilder av kompisene mine.



FREDRIK MYGE, amatørbokser fra Haugesund



Til høyre FREDRIK



EINAR til venstre



JAN

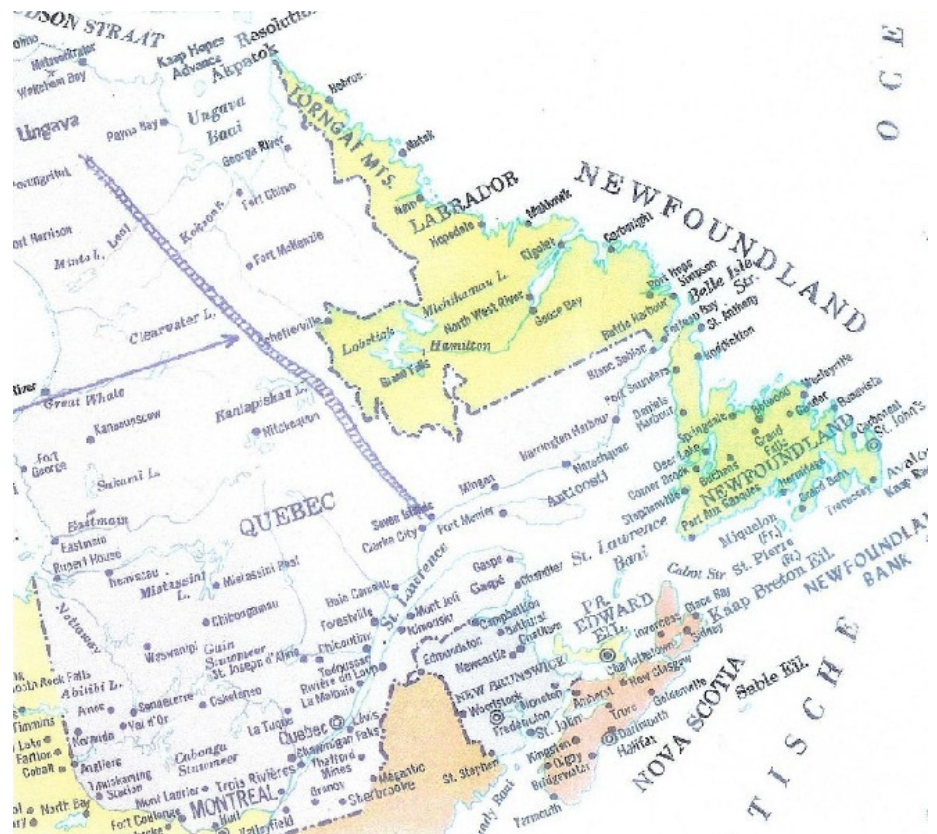
Vel, besøk i Mobile og Houston har jeg skrevet om før. Intet nytt å melde.

Fra Houston til New Orleans. Ankomst 4 September. Her fikk vi full last med trebjelker. Den som skal legges under jernbane skinner. Bestemt for framtidige utskipningshavn for jernmalm, Seven Islands i Quebec, Canada. De hadde funnet jernmalm 600 kilometer inne i landet. Jernbane linje var under konstruksjon. Ankom dit 23 september.

FARTSOMRÅDE FOR RYVARDEN

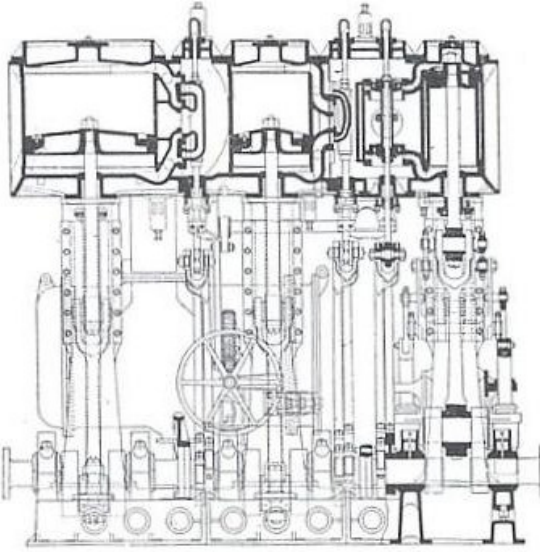
La oss se litt på Seven Islands. I 1950 ble det funnet store forekomster av høy kvalitet jernmalm i Ungava distriktet i Labrador. Ungava betyr "Far away" på eskimo språket. Det er et tundra landskap, 600 kilometer fra innløpet til St.Lawrence elven. De ble nødt å bygge jernbane linje til Seven Island for videre transport av malm sjøveien. Det er 10 minusgrader om vinteren ute på kysten. Havnen skal holdes åpent ved hjelp av isbryter. RYVARDEN og mannskap har levert material til dette projekt. Har ikke fått medalje for denne jobben. Jeg har aldri vært på Seven Islands siden. Det er sikkert en storby idag. Den gang fantes bare syv hus, en kirke og kineser sjappa. Og nordlys om natten. Et vidunderlig skuespill!

Vi har vært med på
å anlegge denne
jernbanelinjen--!.



Et vidunderlig skue!

Så, det var Seven Islands. Men vi skal videre. Fikk beskjed att de slapp opp for avisepapir i Veracruz. Opp til Botwood og hendte ny last. Farvannet rund Newfoundland er det rene helvete. **RYVARDEN** siger ned i bølgedalen og klatrer opp igjen neste bølge. Sett ovenfra er denne 5000 tonner bare enn fyrstikkeske.



Glad når vi kommer sørover og passerer Florida kysten. Får selskap av dolphiner og bikini kledde damer i seilebåter og motorbåter. Kunne ha vært bra å få maskinstopp her. Men denne triple expansion maskinen har aldri sviktet oss. Dessverre. Men jeg fikk fire døgn trekkspill og "Cuba Libre" igjen i yndlingstedet mitt. Fra Veracruz til Galveston for ny sulfat last. Og her begynner neste eventyr. Eller rettere sagt, her opplevde vi ett drama.

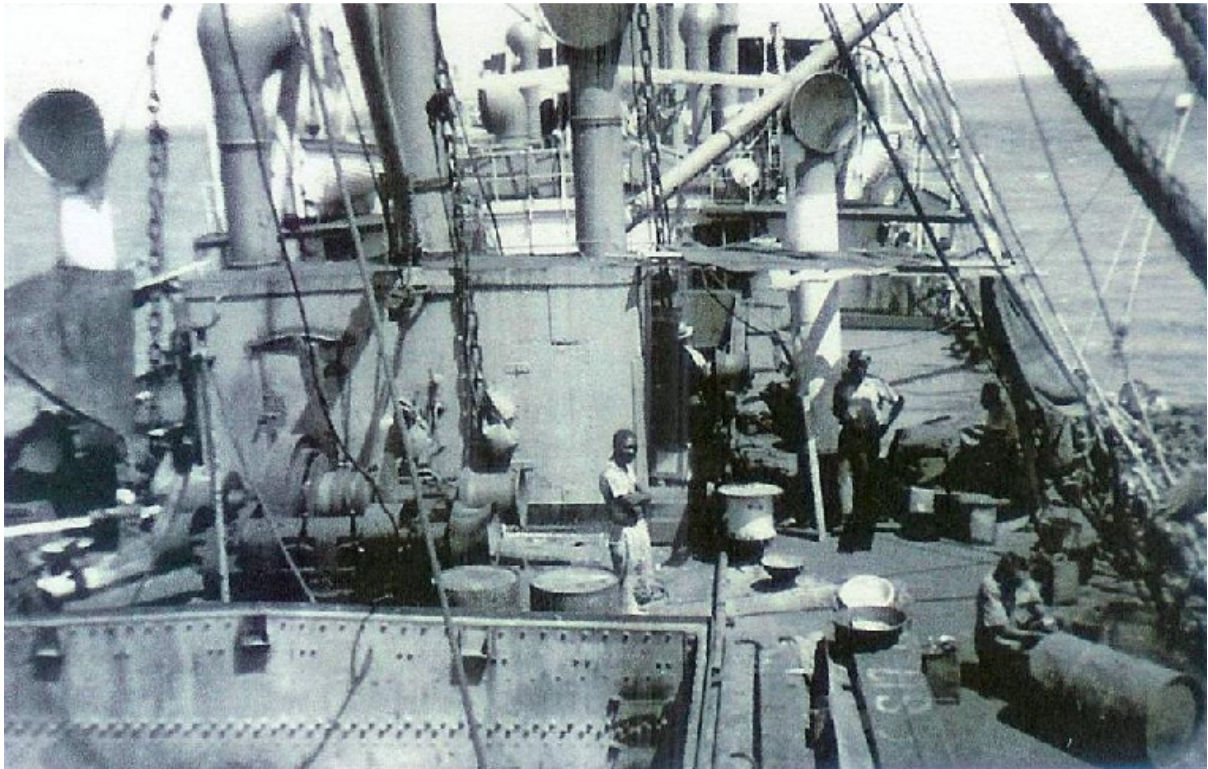
Vi hadde enn donkeymann i 50 års alderen Gammel krigsseiler. Hyggelig kar og godt likt av alle ombord. Alltid klar for noe skøy med ungdommen. Han løp i fra poopen til midskipet med noen gutter etter seg. Døren til korridoren vår var åpen. Han hoppet over den 30 centimeter høye terskelen og

havnet på dørken i gangen med knust hjerneskinne. Han ble kjørt på sykehus i en helvetes fart. Har aldri hørt noe mer om hvordan det gikk for harn. Tror ikke han overlevde denne ulykken. Men hva ble resultatet ombord? Eldste fyrbøter ble donkeymann. Smører Jan ble forfremmet til fyrbøter, og maskingutten ble smører. Kan ikke si haha, denne gang--.

Dette var andre gangen jeg fikk ny stilling som følge av sykdom eller ulykke. Det er trist at enn man som har overlevd krigen, slutter på denne måten. Vel, ikke noe å gjøre med det. Skipet går videre. Denne sulfat last var bestemt for Sorel og Port Alfred ved St Lawrence elven. Men la oss se litt hva som foregår ombord. En av matrosene våre, fra Telemark ett sted, foreslo å lage brennevin selv. Vi hadde ett gammelt melkspann ombord. Dette ble fylt med 20 kilo poteter, 1 kilo sukker og 1 kilo gjær. Fra proviantrommet selvfølgelig. Etter 10 døgn så det ut som noe de kalte for potetvin. De fant ett dunke på to gallon. Tredje maskinisten fikk sveiset på en liten kran. Så var det bare å fylle på, og varme opp med hjelp av blåselampe. Jeg glemmer aldri ansiktet på den som var med på dette idioti da de første dråper 96 begynte å renne! Det var verd en applaus. Alt dette foregikk på bordet i maskinmessen. Ingen vits i å fortelle hva som skjedde de neste 2 ukene!. Vel, dette eventyret var ikke jeg med på. Det finnes grenser for mitt vedkommende. Jeg ble klar over at det ikke er bra at stå lenge ombord ett fartøy med samme mannskap. Har vært ombord her nå i ett år. Forholdene var ikke bra Ienger. Meget fyll, og til og med slagsmål. Det kom av at vi ikke hadde noe mer å snakke om? Vi har hørt samme story om og om igjen. Kunne ha vært bra med noen nye mannskaper. Eller en tur til Europa hadde vært enda bedre. Men vi fikk fortsette i papirfarten. Det eneste positive var amerikatillegget vi hadde hele tiden. 200 kroner for mitt vedkommende. Hvar skulle vi henne denne gang ?.Javel, Botwood again. Laste for Houston. Nye eventyr i møte. Ankomst dit 13 December.

Så var det Houston igjen. En av de havner jeg trivdes bra. Etter ferdig lossing, Port Mariel på Cuba for orders. Denne byen spilte hovedrollen i opprøret mot Castro noen år senere. Vi fikk ordre om å gå til Caribbean i samme området. Skulle laste malm. Vi kom dit like før jul. Skulle ikke begynne å laste før julehelgen. Ankret opp langt i fra land. Ingen båttransport. Fikk advarsel fra agenten om ikke å bade her på grunn av hai. Vel, der ligger vi. Hva skal vi gjøre med fritiden? En av oss foreslo å sjøsette livbåten. Spurte båsen om han ville være med på dette. Ingen problem. Fant noen bokser rustoppløsning. Med hjelp av

disse bokser og slegge, fikk vi bevegelse i davitene. Brukte slegge også for å få vekk treklossene under livbåten---



Disse anstrengelser lønte seg. Vi fikk båten på vannet. Her fantes mast, seil og årer. Så hadde vi noe å gjøre. Fiske litt, og sette seil. Morsomt. Men vi torde ikke gå inn til havnen. For langt vekk. Hadde ikke penger allikevel. Lasten kom med pontonger, Fikk en gjeng cubaner ombord som lastet skipet med hjelp av skutens utstyr. Dette tok noen døgn. Lasten var bestemt for Boston. Fikk nyttårsaften i sjøen.

Ankomst Boston 6 Januar 1953. Etter utlossing til St Johns for bunkring og så videre til Botwood. Måtte ha hjelp av isbrytere for å komme ditt. Fikk besøk av noen ungdommer vi kjente fra ungdomshuset. De hold på att samle inn penger for ofre av oversvømmelsen i Holland. Dette var nytt for meg. Fant nyheter på radio kortbølge med enn gang. Ble ikke klar over omfang av skader. Men den var stor, ikke tvil om det. Vel, kunne ikke gjøre noe med denne situasjonen. Denne lasten papir skulle til New York og Alexandria i USA. Derfra til Bay Moa på Cuba igjen. Ny malmlast bestemt for Triest i Italia. Gudsjelov, endelig en tur til Europa. Slutt med denne papirfarten.

Ankom Triest 15 April. Her var det ikke noe å gjøre for oss. Denne byen hadde 15.000 engelske og 15.000 amerikanske soldater som gjester. De måtte passe på at ikke jugoslavene gikk til angrep på Triest og Fiume i grensestrøket. De påstod at disse byene tilhører Istrie. Vel, denne FN makten sørget for at prisen ble tredoblet. Her forsvant pengene våre in no time. Men, drit i det.

Det beste nytt, fikk vi like før avgang. Vi skulle til Mellila i Marocco og laste malm for Ijmuiden i Holland. Hurra Jan! Du er på vei hjem. Etter 18 måneders fravær. Ankomst Ijmuiden 13 Maj 1953



RYVARDENS reiserute:

| | | | |
|--------------|------------------|------------------|----------------|
| Vlaardingen | 15 november 1951 | Mobile | 27 august |
| Botwood | 01 desember | Houston | 31 august |
| St.Johns | 12 desember | New Orleans | 04 september |
| Mobile | 27 desember | Seven Islands | 23 september |
| Houston | 30 desember | Botwood | 02 oktober |
| Cienfuegos | 06 januar 1952 | Vera Cruz | 26 oktober |
| Leixoes | 31 januar | Galveston | 02 november |
| Lissabon | 09 februar | Sorel | 17 november |
| Aviles | 11 februar | Port Alfred | 21 november |
| Philadelfia | 08 mars | Botwood | 25 november |
| Wilmington | 10 mars | Houston | 13 desember |
| St.Johns | 19 mars | Port Mariel | 21 desember |
| Vera Cruz | 08 april | Caribbean | 25 desember |
| Port Sulphur | 15 april | Boston | 06 januar 1953 |
| Cornerbrook | 01 mai | St.Johns | 20 januar |
| St.Johns | 07 mai | Botwood | 25 januar |
| Botwood | 13 mai | St.Johns | 30 januar |
| Vera Cruz | 29 mai | New York | 13 februar |
| Galveston | 07 juni | Alexandria (USA) | 17 februar |

| | | | |
|-----------|-----------|-------------|----------|
| Sorel | 21 juni | Bay Moa | 13 mars |
| Botwood | 01 juli | Gibraltar | 07 april |
| Norfolk | 11 juli | Triest | 15 april |
| New York | 13 juli | Mellila | 01 mai |
| Baltimore | 29 juli | Gibraltar | 04 mai |
| Botwood | 06 august | Ijmuiden | 13 mai |
| | | Avmønstreet | |