

Smällar jag minns



M/S Sagaholm

Torsten Lindholm

Kollision på öppet hav

Lastlinjefartyget M/S Sagaholm tillhörigt Svenska Amerikaliniern var på sin jungfruresa på rederiets linje mellan Skandinavien, nordamerikanska ostkusthamnar och åter till Europiska kontinenthamnar.

Hon hade levererats från Wärtsiläs Åbovarv i juli 1963 i en serie för Broströmskoncernen. Jag var I maskinist ombord.

Första amerikanska hamn var New York, sedan New London, Boston, Philadelphia, Baltimore, New Port News och New York. Lasten bestod av styckegods av varjehanda slag, allt från maskindelar, papper till konserverad polsk skinka från grisar som ätit ekollon. Även julgranskolor kunde finnas med såsom också en helikopter på väderdäck eller några travhästar på mellandäck. Nu började också containers att dyka upp, de placerades på mellandäck.

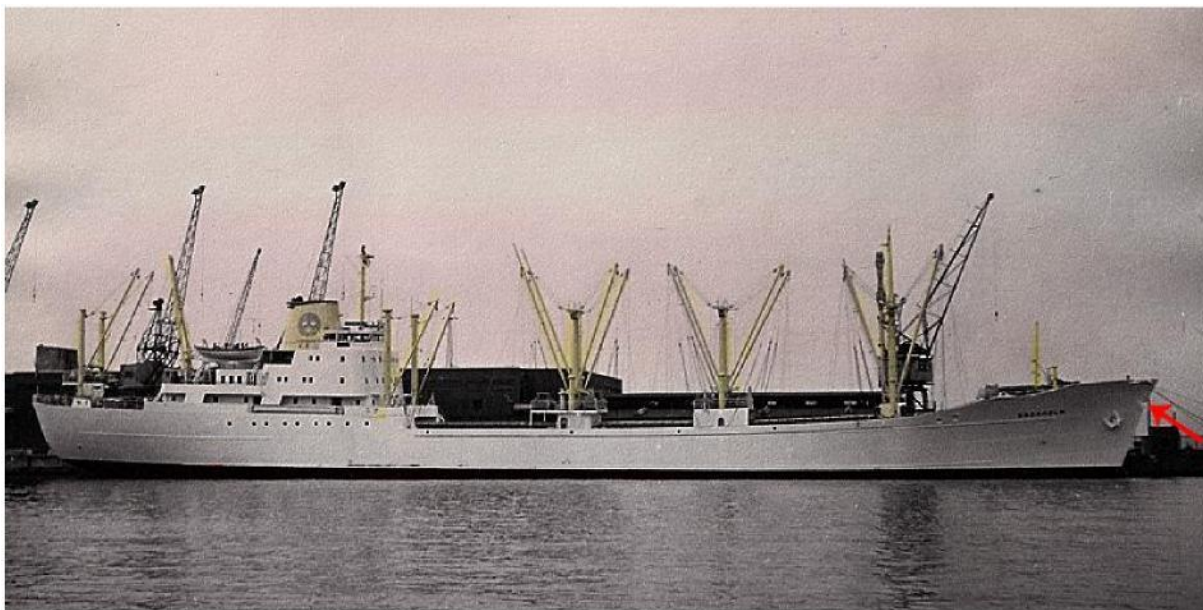
I Newport News intogs 3000 ton kol i underrummen för utlossning i Stockholm. Slutlastning av styckegods inför återresan skedde i New York.

Den 23/8 1963 kl 1805 avgick Sagaholm under hamnlots ledning och assisterad av bogserbåt. Kl 1830 lämnar hamnlots och bogserbåten. Kl 1930 lämnar sjölotsen innanför Ambrose fyrskepp. Sikten var klar och vinden svag. Efter kl 0345 tjocka, förstärkt utkik och St By i maskin. Under resten av natten rådde varierande sikt och den skärpta bevakningen upprätthölls.

Under förmiddagen befann jag mig på maskinkontoret i nivå med maskintoppen. När maskintelegrafan började ljuda för reducerad fart, HF Fram Kl 1051 strax åtföljd av begäran om Stopp och Full Back, var jag tillstädes vid manöverplatsen tillsammans med vakthavande.

Kl1055 (GMT 1455) hände det, Sagaholm kolliderade med det grekiska libertyfartyget Epiros/SXYMY hemmahörande i Piraeus och tillhörigt Kifisia Shipping.

Enligt sjöförklaringsprotokollet sade sig Lindholm ha känt en mindre stöt i maskin. Efter smärre manövrar begärdes Halv Fart Fram kl 1130. Vid kollisionen rådde tjocka. De båda kaptenerna hade gjort olika bedömningar av hur man skulle mötas och till trots av stora fria ytor fanns det inte plats för mötet?



Sagaholm fick ett 1/2 meter stort hål i förstävens bordläggning samt andra smärre skador. Epiros fick skador på SB bordläggning. Fartygens kaptener var överens om att ingen assistans behövdes och man återupptog kurs och reducerad fart, p.g.a. tjockan, mot sina respektive destinationer. Allt skedde utan dramatik och livet ombord återgick snabbt till det normala.

Sjöförklaring avgavs vid Göteborgs Rådhusrätt den 20 februari 1964.

Det var första och enda gången jag blivit kallad till en sjöförklaring. Min uppgift var att intyga att de begärda maskinmanövrarna som jag skrivit in i maskinloggboken verkligen blivit utförda.

Ibland är det väldigt nära.

En 250 000 dwt tankbåt i Kockums serie låg vid utrustningskajen för slutfasen i utrustning och provningar.

Det var lunchtid och i maskinrummet fanns bara tre man, eldaren, en montör samt undertecknad. Provkörning av anläggningen var i sitt slutskede och efter lunch var det planerat att köra kajprov med huvudmaskineriet. Jag hade fått i uppgift att göra allting klart med ånga fram till huvudturbinens manöverventiler. Maskineriet var under vakuum och baxades runt med värmningsånga påsläppt.

Plötsligt hördes en smäll och ljudet av utrusande ånga. Turbinens manöverventiler var höljda av ett ångmoln och vi skyndade oss att snabbt stänga av ångan vid pannorna. Det visade sig att i ventilhuset till en av avstängningsventilerna före manöverventilerna hade det uppstått ett hål stort som en dåtida femtioöring.

En halvtimme senare skulle min medhjälpare och jag ställt oss framför ventilen för att öppna densamma. Skadan fanns i brösthöjd och berodde på gjutfel i godset. Vi fick oss verkligen en tankeställare.

På uppdrag i Rio april/maj1975



Torsten Lindholm

Det kom ett Telex till Marina Serviceavdelningen hos turbintillverkaren i Finspång från en italiensk tankbåtsredare vars ena fartyg hade fått problem med vibrationer i högtrycksturbinen (HT). En god gissning var att det kunde röra sig om en typ av skovelbrott som under senaste tiden drabbat några enheter. Jag stod i tur att åka och min närmaste chef, på sitt sedvanliga hurtfriska sätt, sade ta med en påse skovlar och byt vad som behövs, det fixar du.

Efter en natts komfortabel flygning dök så Rio de Janeiro fram i gryningsljuset i all sin skönhet. Men det var något som inte stämde med min minnesbild av hur det såg ut vid tidigare besök. Man hade byggt en bro tvärs över den inre delen av Guanabarakukten och dessutom en terminal för lossning av råolja-tankers. Bron fyller säkert ett stort behov för kommunikationerna till staden men, enligt mitt tycke, är den väldigt ful och fördärvar geografin fullständigt.

Väl i flygplatsens ankomsthall möttes jag av ett färgglatt och högljutt myller av människor. Genom ett snabbt agerande av agenten förflyttades jag ner till kajen och satt snart i en motorbåt på väg ut till fartyget som låg och lossade vid oljeterminalen. Ombord i fartyget var man naturligtvis väldigt bekymrade över vad som kunde ha hänt deras turbin. Kaptenen föreslog att man kunde göra en kortare provtur i bukten efter avslutad lossning. Nere i maskinrummet fann jag huvudmaskineriet sakta roterande med ånga. HT-rotorns positionsindikator gick att trycka i botten och lägesvakten var bortkopplad. Någon provtur var alls inte nödvändig. Det visade sig vara det mest omfattande turbinhaveri jag upplevt.

Så snart lasten var ute förhalade fartyget till en ankarplats i bukten och nedkyllning av maskineriet vidtog. Under tiden gick jag och lade mig för att samla krafter inför det stundande arbetet med att öppna turbinen. Maskinpersonalen satte igång att plocka fram verktyg nödvändiga för arbetet. Normalt var det ett rutinarbete att öppna en turbin men denna gång behövdes både slägga och spett för att skilja åt turbinrotorn från husets överhalva. Då således trycklagret var nedgången hade rotorslivorna arbetat direkt emot mellanväggarna och hela paketet var deformerat till liknande paraplyform. Nästan alla delar inom turbinhuset var skrot.

En ny rotor fanns att få hemifrån lagret men det var värre med mellanväggarna. Beslut fattades därför att mellanväggarna skulle riktas. De samlades ihop och fraktades över till det stora reparationsvarvet på andra sidan bukten. Under tiden hade jag fått förstärkning av min kollega Erik som flugit ner. Efter riktarbetet i hydraulpress glödgades mellanväggarna. En dag kom ett meddelande att rederiet hade hittat en uppsättning nya mellanväggar i någon reservdelspool. Vårt arbete med de gamla delarna avbröts till vår stora lättnad och vi fick några dagars fritt i väntan på de nya delarna.

Erik och jag utnyttjade förstås den tiden till att bekanta oss med staden. Naturligtvis skulle vi ju också bada vid Copacabana beach. Det är en fantastisk upplevelse att komma ner till denna breda fina sandstrand. Dagen var solig och fin och enorma dyningar rullade rätt in från Atlanten. Vi var båda mycket väl medvetna om alla faror som lurade och vi hade kommit överens om att en av oss skulle stanna vid våra kläder medan den andra kunde röra sig runt och närmare studera dyningarna och de vackra varelser som befolkade stranden. Båda blev vi helt absorberade av skådespelet och vår vaksamhet

försvann. Helt plötsligt så var högen med våra tillhörigheter borta. Verkligen snopet. Vi spanade runtomkring men kunde inte se någon i rörelse i omgivningen. Vad göra?

Några tiotal meter bort satt små grupper av badande och vi gick fram till dem och frågade om de sett någonting. De pekade mot en punkt längre bort och där återfann vi en del av våra saker. Ytterligare en bit bort hittade vi återstoden, våra pass, tomma plånböcker och resecheckar. En stor tragedi hade varit ifall vi blivit av med våra pass men av någon anledning så hade tjuven ratat dem. Ej heller våra resecheckar hade de brytt sig om. En summering av äventyret visade att vi endast blivit av med en mindre summa kontanter och Eriks byxor.

Troligtvis så hade det gått till så att tjuven suttit något tiotal meter ifrån oss och medan vår uppmärksamhet var riktad mot de rullande dyningarna så hade han på snabba fötter gjort en rush och snott våra tillhörigheter. Så gällde det att växla in några checkar och att köpa nya byxor åt Erik. Bebyggelsen med hotell, banker och affärer sträcker sig ner till den vackra Avenida Atlantico, som löper längs med beachen och där kan man vandra runt i baddräkt utan att väcka uppmärksamhet. Halvklädda badgäster var en vanlig syn i stadsdelen.

De närmaste dagarna utnyttjade vi till att besöka Kristusstatyn, Sockertoppen och Botaniska trädgården. En kväll bjöd rederiet oss på middag med Sambashow. Den som rör sig runt i staden kan inte undgå att observera alla de mycket flotta juveleraraffärer som finns där. Inom landet bryts och bearbetas ädel och halvädelstenar av vilka det sedan skapas underbara smycken. Man kan även få göra besök i tillhörande verkstad och där följa med juvelerarnas arbete. Vi hann också med att besöka dessa och inhandla gåvor till våra hjärtans damer där hemma.

Så kom då några tunga lådor med nya mellanväggar och tättningsringar och återmonteringen av turbinen vidtog. Det var ett grannlaga arbete att rikta upp den nya rotorn med nya lager i position till mellanväggarna. Vi arbetade tillsammans med maskinpersonalen och arbetet organiserades så att dygnets alla timmar utnyttjades. Samarbetet löpte bra och vi stötte inte på några fler överraskningar under arbetets gång. När man blev riktigt trött framåt natten fanns alltid espressokaffe att tillgå. Små koppar med starkt kaffe gav stimulans, det var som att få en spark i baken och man orkade fortsätta ett tag till.

Under kvällstid kom ofta besättnings medlemmar från däck och byssa ner i maskinrummet, satte sig i ring och följde med vårt arbete med turbinen. Till slut var vi nöjda. Arbetet hade fortlöpande blivit kontrollerat av klassningssällskapet RINA` s representant.

En provtur utanför Rio genomfördes till allas belåtenhet.

Vad som hade orsakat att turbinen började vibrera kunde ej med säkerhet fastställas men troligt är att den tättningsånga som tillföres turbinen vid varvtalsreducering innehållit kondensat. Detta kunde ha inträffat vid ankomst till den första lossningshamnen Tramandai. Sedan hade man fortsatt till Rio med lågt varvatal och med katastrofala följder för HT turbinen.

Under dansk flagg



Några berättelser om serviceresor till fartyg under dansk flagg den tid jag var anställd på ASEA STALs Marina Serviceavdelning

Torsten Lindholm

Höllviken januari 2011

T/T Kristine Mærsk - april 1980

DWT 336 000

Engine STAL LAVAL AP 27 MW

I april månad 1980 kom en begäran från AP Möller om hjälp med att överhala manöverventil "Fram" ombord i T/T Kristine Mærsk. Hon hade lastat i Persiska Gulfen för Europa(!) och jag skulle gå ombord i Durban. Man hade upplevt att Framventilen hade svårt att stänga med hydrauliken och att den reagerade alltför långsamt vid manöver.

I Durban hade fartyget lossat sin last. Därefter lämnade hon hamn och stävade ostvart i någon timme varpå maskineriet stoppades och ångan stängdes av till manöverventilerna. Fartyget fick driva med ström och vind.

Med hjälp av fartygets besättning demonterade jag Framventilen. Vi fann att spindeln och ventilkägglan hade beläggningar och att fjäderns längd var under den normala. Även hydraulsidan öppnades för inspektion. Alla delar putsades från mindre repor och beläggningar samt återmonterades. Framventilkägglan försågs med ny fjäder och nödvändiga funktionsprov utfördes till belåtenhet. Maskineriet värmdes upp och gjordes klart för avgång.

Under tiden hade man anropat helikopterservice som kom och hämtade upp mig för återfärd till Durban, något som tog en knapp timme.

Fartyget fortsatte mot sin lastningshamn uppe i Gulfen. För mig var ännu ett spännande serviceuppdrag genomfört, kort men intensivt.

Det är en stor tillfredsställelse då man kunnat genomföra sitt uppdrag som gjort det möjligt för fartyget att fortsätta sin säkra drift. Detta var under den tid då Sydafrika fortfarande var under internationell blockad.

Ombord samarbetade jag med:

Kapten H Sörensen

Maskinchef M Nielsen

Inspektionsfartyget Vædderen – september 1980

I slutet av augusti år 1980 rapporterade Sjövärnets Materielkommando att deras Inspektionsfartyg Vædderen hade problem med reduktionsväxelns aktre hjullager.

Fartyget befann sig på sitt normala arbetsområde, farvattnen kring Grönland. Anläggningens typbeteckning: RGHD 124/125.

Fartygets maskineri består av fyra huvudmotorer som via en reduktionsväxel, av De Laval's konstruktion och tillverkning, driver propelleraxeln.

Det var min tur att åka och jag tog planet från Köpenhamn till Søndre Strømfjord på Grönland, en flygtur på ca 3 timmar med SAS Boeing 707. Det var min första tur till Grönland och imponerande var att se hur mycket is där finns. Till slutdestinationen Godthåb, kom man sedan med ett mindre fyrmotorigt plan av typ De Havilland, tillhörigt Grönlandsfly, en flygtur över inlandsisen som bjöd på storslagna vyer.

Ingen kom och mötte mig vid flyget, men alla visste var Vædderen låg så det var lätt för Taxin att föra mig rätt. Vid passkontrollen försågs alla ankommande passagerare med ett par ark med kuponger som berättigade innehavaren att inköpa alkoholhaltiga drycker. En helt ny erfarenhet. Det var då det gällde restriktioner vid inköp av alkohol på Grönland i ett försök att stävja rådande missbruk.

Väl ombord blev jag informerad av maskinchefen om situationen och att man var redo att omedelbart sätta igång med att demontera lagret. Det visade sig att både över och underhalvorna var kraftigt repade. Repor fanns också på axeln. Något reservlager fanns inte att tillgå. Den enda möjligheten var att gjuta om lagret.

Vædderen var bas för en grupp medlemmar av Folketinget, som var på rundtur mellan olika hamnar på Grönland i syfte att bekanta sig med inbyggarna och deras problem. Mitt under middagen som fartygschefen gav för sina gäster, blev han informerad om sakernas tillstånd. Han blev mycket upprörd inför utsikten att avbryta resan och bli liggande i hamn. Han ville omedelbart ringa upp och tala med sin chef, amiralen. Denne hade samma åsikt som maskinchefen och mig, att fartyget inte kunde köra vidare med ett skadat lager.

Lagret sändes till Fredrikshavns Verft för omgjutning och bearbetning. Det beslutades att öppna upp även övriga lager för inspektion och så skedde. Inga skador påträffades men vi fann smuts i oljespåren och en del hård anliggning på bärytorna.

Smörjoljesystemet tömdes och rengjordes för att senare fyllas med ny olja. Ombord rådde en god stämning. Till hjälp med arbetet hade jag några mycket duktiga motormän av vilka några hade grönländsk hemvist. Besättningen i övrigt fortsatte programmet med att bekanta sig och umgås med lokalbefolkningen. Musik och sång hördes till fram på småtimmarna.

Ett trevligt inslag i rutinen var att befälet samlades var förmiddag kl 0930 i Gunrummet för att inta en öl och Gammeldansk samtidigt som man diskuterade vad som gällde för dagen.

Då arbetet med omgjutningen av lagret skulle ta sin tid så fick jag åka hem under några dagar. På hemväg över inlandsisen, då planet lämnade kusten, bjöds vi på ett grant skådespel när ismassorna gled över kanten och bröts sönder i stora stycken (isen kalvade). Fantastiskt vackert.

Väl tillbaka ombord tillsammans med lagret gick arbetet snabbt med återmontage och kontroll med märkfärg. Det visade god anliggning.

Efter renspolning av smörjoljesystemet var det så klart för provkörning. Först i tomgång och senare under en kort provtur utanför Godthåb. Resultatet var till allas belåtenhet. Tyvärr hade jag inte tillfälle till mer än en kortare rundvandring i staden. Den gav ett kallt och ödsligt intryck, utan träd och parker. Då i augusti månad stod maskrosorna i full blom.

Efter 2 månader och ca 500 timmars drift så hade jag tillfälle att besöka fartyget under varvsuppehåll i Fredrikshavn. Då utfördes lagerinspektioner och kontroll av kuggkontakt. Samtidigt utfördes kontroll och justering av propelleraxelns uppriktning.

Ombord samarbetade jag med:

Fartygschef F Volke
Fartygschef N Ottesen
TKO J Nielsen

T/T A.P. Møller - september 1980

Typ av maskineri: AP 160/107

Efter mitt besök på Grönland föll det sig så att min nästa resa gick långt ner på Södra halvklotet, närmare bestämt till Wangarei som ligger på nordspetsen av Nya Zeeland. Dit var T/T A.P. Møller på väg. Hennes manöverventil reglerade långsamt och ville inte stänga med hydrauliken, samma symptom som ombord Kristine M.

Flygresan tog ca 26 timmar och gick över Hawaii men i princip spelar det inte någon större roll om man flyger västvärt eller östvärt för att komma till Nya Zeeland. Sista biten med inrikesflyg gick över ett mycket grönt och vackert landskap.

Tillsammans med mig var det ett antal montörer med utrustning som skulle ut till fartyget där det låg. Folk, verktygsbackar och reservdelar stuvades ombord i en transportbåt av plast. Det hela kändes inte helt säkert men vi kom fram.

Då lossningen av fartyget var klar kunde ånga till maskineriet stängas av och jag tog itu med arbetet att demontera Framventilens ångsida. Felet bestod även denna gång av beläggningar på kägla och spindel samt en "trött" fjäder. Åtgärder var rengöring av delarna och återmontage med ny fjäder. Sätet för framventilen visade sig ha sprickbildning i stelliten som medförde ångläckage och att axeln således ständigt roterade sakta. Byte av ventilsåte var högaktuellt.

Under resan hade någonting hänt med huvudmaskinens smörjoljefilter så att man inte hade kunnat byta filter för rengöring och smörjoljetrycket till lagren var endast 0,8 kg/cm².

Vi öppnade ett turbinlager för kontroll ifall det låga trycket skulle ha gett någon skada men så var inte fallet. Tripnivån för lågt smörjoljetryck var satt till 1,5 kg/cm².

Ombord samarbetade jag med Kapten Poulsen och Maskinchef Damsgaard.

Innan hemresa hade jag möjlighet att se mig runt i staden. I hamnen låg något intressant, en replik av HMS Bounty, kapten Blighs fartyg, där besättningen gjorde myteri år 1789. Fartyget såg mycket äkta ut men innehåller förstås modern utrustning och är även försett med dieselmotorer. Användes för chartertrafik. Myteristerna seglade Bounty till Pitcairn Island där de landsteg och bosatte sig år 1790, en ö som ligger nordost från Nya Zeeland.

M/S Cecilie Mærsk

Fyrtioårsminnen av Torsten Lindholm

Orderboken för Kockums Mekaniska Verkstad för åren 1967 - 68 innehöll bl.a. en beställning av 3 snabba, konventionella linjefartyg för rederiet AP Møller. Den första enheten med byggnadsnr 510 - 505 och döptes till Cecilie Mærsk. Hon blev namngivare för klassen som totalt kom att omfatta sju systerfartyg. Hennes signalbokstäver var OUWM och hon hade ett dödvikttonnage om 14 500 Dwt. Framdrivningsmaskineriet bestod av en danskbyggd B&W motor om 22 800 IHK.

Provtursfarten blev 24.6 knop. Generatorerna drevs av Bergendieslar. Kapten ombord var Hasselbach Rygen och maskinchefen var Paul Nielsen. Besättningen i övrigt var dansk.

Utrustningen av fartyget var inne i ett intensivt skede då jag började min anställning på KMV den första oktober 1967. Det skulle bli mitt första uppdrag att följa med henne på jungfruturen över Atlanten. Hon var ett modernt och välutrustat fartyg med kylrum och möjlighet att lasta containers.

För mig var det intensiva dagar. Jag var ny på varvet och det gällde att sätta sig in i varvets organisation samt att träffa människor som jag skulle arbeta tillsammans och att lära känna fartyget med all dess moderna teknik.

Den 17 november kom så den minnesvärda stormen som förorsakade så stor förödelse på många håll. Under natten pågick provkörning av lastfrysmaskineriet ombord och jag var i tjänst. Vid några tillfällen skulle jag förflytta mig mellan vårt kontor ovanpå maskinverkstaden och fartyget. Det var förenat med svårigheter att gå upprätt i den starka vinden. Jag fick ta en etapp i taget och i görligaste mån söka skydd av byggnaderna.

På morgonen då jag åkte hemåt kunde jag se träd som fallit under natten och bl.a. skadat en del parkerade bilar.

Leveransdagen närmade sig och tidtabellen för arbetena på däck och i lastrummen kärvade. Rederiet hade naturligtvis krav på att alla arbeten skulle avslutas innan leverans, men efter förhandlingar beslöts att några resereparatörer skulle medfölja fartyget. Alltnog, fyra norrmän från Oslo flögs in och under resan till Quebec betade vi tillsammans av restlistan. Burmeister & Wain representerades av en garantiingenjör för huvudmotorn då den ju var danskbyggd.

Under tiden hade systerfartyget Clara Mærsk tagits in i torrdocka för bottenmålning.

Fartygstypen hade ett väldigt smäckert skrov och de var ranka i sin konstruktion. Vid utdockningen bar det sig inte bättre än att hon fick en kraftig slagsida p.g.a. feldisponerad ballast. En intryckning i skrovet blev följd. Fartygen försågs med en permanent ballast på knappa tusen ton.

Den 22 november var fartyget klart att avgå och vi lättade ankar kl. 15 40. Under resan mötte vi en del hårt väder och var tvungna att reducera farten. Men vid fullfart gick det undan, runt 24 knop. Hon var försedd med Flumetankar för rullningsdämpning vilka kom väl till pass under resan.

Ca ett dygn innan ankomst noterades att Dubbelbottentank SB för dieselolja, belägen i maskinrummet, var satt under tryck. Sugning med separator visade förekomst av saltvatten. Dieseloljan skiftades till annan tank och vid inspektion konstaterades att det uppstått en 0,5 m lång spricka i svetsfogen vid innerväggen av aktre bottenbrunnen (kylvattenintag) vid spant 63. Vid Full fart (108 rpm) var det kraftiga svängningar i väggen. Varvtalet reducerades då till 70 rpm varvid svängningarna upphörde. Nästa dag konstaterades att sprickan öppnat sig ytterligare och vatten välldes in.

I stället för att vid ankomsten till Quebec gå till kaj och börja lasta, fick vi gå direkt in i torrdockan vid Davies Shipbuilding. Men oturen följde oss. Under lots ledning och med två bogserbåtar närmade sig fartyget dockan.

Vi var sent ute och tidvattnet hade vänt. Det stigande vattnet tog tag i fartyget som pressades med SB sidan mot hörnet av dockvallen. En intryckning av plåten mellan spant 110 – 147 uppstod. Fartyget var utrustat med en kraftig bogpropeller, men den var inte satt i beredskap. Undras hur den gode kaptenen förklarade detta för sin redare.

Väl inne i dockan så visade det sig att antalet kölblock var för få. Ny förhalning ut ur dockan, tömning, korrigering av blocken och ny fyllning och indockning.

Reparations- och förstärkningsarbetena inleddes. Under tiden kom vintern allt närmare, kylan tilltog och St Lawrencefloden började isbeläggas. Vid -15 grader C är det inte godkänt att svetsa fartygsplåt varför man blev tvungen att bygga in reparationsstället och arrangera uppvärmning.

Arbetet tog ca 14 dagar. Under tiden hade den last som var avsedd för fartyget skeppats vidare så vi fick fortsätta mot New York på lättan. På vägen passerade vi Cape Cod Canal ett område som är bebyggt med fashionabla fastigheter.

Vid ankomsten till New York i strålande sol bjöds vi på ett mottagande av signalerande bogserbåtar som också saluterade med sina vattenkanoner. Denna ceremoni bjuds alla fartyg på som anlöper hamnen under sin jungfruresa.

Vid ankomst till staden passerar sjöfararen under Verrazano Narrows Bridge som nu var färdigbyggd och i bruk Under mina tidigare besök under åren 1963-64 hade jag kunnat följa med byggets framåtskridande.

Julen stod för dörren och jag fick uppleva julafton på danskt vis innan det var dags för mig att ta flyget hem till Malmö.

På Kockums väntade driftsättningen av en helt annan fartygstyp, en serie bulkfartyg för en norsk redargrupp. Fartygen i denna serie var de sista som byggdes på slip av varvet. M/S Malmanger var den första av dem. Själv fick jag senare gå ut med nr två i serien M/S Star Columbia.

Systrarna Cecilie, Clara och Charlotte Mærsk blev långt senare förlängda och anpassade för den ökande användningen av containers och gjorde tjänst under många år.

Kämpinge i september 2007

TL

