

## **Vem är Sune Andersson!**

"Sune Andersson, bördig från Vänersborg, examinerades från Gbg Sjöbefälsskola 1956. Innan dess hade han seglat maskinist i både Broströms och Transoil.

Under examineringen på skolan ombads Sune att kontakta de Laval Ångturbin i Järå. Det var ingen mindre än Kommerskollegiets Överinspektör och examinator Sven Nylinder som tipsade de Laval om den lite unika eleven, som gjorde ångberäkningar på svarta tavlan där inte ens Nylinder hängde med!

Sune for till Stockholm och anställdes hos avd. Ångberäkningen där arbetet bestod i att beräkna värmebalanser samt skovel-och skivsvängningar. Då arbetet alltmer datoriserades flyttade Sune till Provningen och från där till Marine Service. Då staten tvingade samman de Laval och STAL då båda bolagen kämpade om samma uppdrag så flyttade Marine Service till Finspång. Sune blev dock kvar i Nacka och reste fram och åter Finspång för avrapportering och andra ärenden.

1970 blev Sune erbjuden arbete som teknisk inspektör i tankrederiet hos Salén. Här stannade Sune till dess rederiet gick i konkurs 1978. Då kontaktades han av Bo Johansson och Aage Peter Holstad, som året innan startat upp företaget Viking Engineering i Singapore. Sune anslöt som delägare och serviceingenjör och han är fortfarande kvar i både bolag och Singapore. Numera är han uppskattad klippa som stöttar företagets yngre servicetekniker när dessa är ute på uppdrag ombord. Med dagens teknologi kan man tillföra mycken kunskap och idéer som införskaffats under en epok som varat i över 60 år."

**Sune Andersson fyllde 86 år i somras, medan han invaldes i Sjöingenjörssällskapet 1977."**

**Upprättat av Sune Johansson efter samråd och godkännande av författaren Sune Andersson.**

## **EN HISTORIA OM TRIPLE EXPANSION ÅNGMASKINER - ISBRYTERI OCH LITE ANNAT!**

Jag skulle ryckt in till Kungl. Flottan, redan 1953, som nittonåring, men jag var redan till sjöss, med giltigt förfall.

Under tiden på sjöbefälsskolan i Göteborg, fick man vara ifred och omedelbart efter examen, mönstrade jag ut igen, som maskinist, fast "bara" i dieseldrivna tankfartyg. Vi hade emellertid, vanligtvis en "steamdriven" generator, ångan genererad från en avgaspanna, med tillsatseldning. Detta pågick till augusti 1962, då jag råkade vara hemma när ordern om inkallelse damp ner i postlådan, varför jag inte kunde "knipa".

### **Inryckning i Karlskrona!**

Med tåg till Karlskrona, där Kungliga Flottan mötte redan på stationen, varifrån vi marscherades till Kasern Sparre, eller var det kanske Trolle. Vi var en speciell grupp med examinerade sjökaptener, 25 av dom och 24 Sjöingenjörer, alla mer eller mindre överåriga. I min grupp av Sjöingenjörer var jag nummer tre i åldersrang, Bland kaptenerna var det flera ännu äldre. Eftersom vi hade sparat Kungliga Flottan utbildningen, var dessa grupper i en expressgrupp, att harva i Karlskrona i två

månader bara. Sedan var planeringen att vi skulle till Skyddstjänst skolan i Berga utanför Stockholm, innan vi skulle placeras på fartyg, själv skulle jag till jagaren Halland, så blev det emellertid inte.



Tiden i Karlskrona var fullständigt meningslös, speciellt som vår ledare var en ung furir, som skulle lära oss att marschera i takt. Han var en snäll pojk, så vi gjorde allt han ville, när hans överordnade såg på, men var annars i händerna på oss mycket äldre, som fört befäl ombord, som styrmän och maskinister. Det var en viss speciell undervisning i vissa ämnen, det var meningen, att i tillfälle av ofred, skulle civila fartyg utrustas med Bofors kanoner, varför vi skulle utbildas att hantera dessa vapen. Två timmar i veckan i en mörk och dyster lokal, som inbjöd till sömn. Instruktören var någon sorts vapenofficer, vars enda kvalifikation som lärare var att han skadat armen, som han bar i mitella och inte kunde göra sitt vanliga jobb, vad det nu var. Han var omöjlig som lärare, och efter tre lektioner, var det ingen som visste vilka delar i kanonen som rörde sig ock vilka som stod still! Han blev avlöst, kanske blev armen bättre. Den nya instruktören tog fram en amerikansk film av Bofors kanonen, som han visade. Uttryck som "aha" och "åhå" från eleverna, visade att alla äntligen förstod.

Tävlingar emellan oss, att snabbast byta kanonrör uppskattades, inte alldeles oväntat visade sig "Chiefarna" vara snabbare än Kaptenerna, i detta avseende.

Efter ett par veckor, fick vi marschera på stan, för att imponera på Ortsbefolkningen. En vacker dag, blev det känt att vi skulle ut i skogen i två dagar, för att lära oss att försvara oss iland, om vår båt sjönk under oss. Kvällen innan, vid ett samråd på luckan, konstaterades att nattens mörker och kyla skulle kräva värmande drycker av helt medicinska skäl! Följande dag var det marsch i stan! Ledaren hade planer hur vi skulle gå, men om 49 bassar svänger vänster, kan ju inte ledaren gå rakt fram, utan måste naturligtvis också svänga vänster, annars skulle det ju se konstigt ut. Denna vänstersväng tog oss förbi Systembolaget, där de två sista bassarna obemärkt avvek. Eftersom det var kö på Systemet tog det oss två omotiverade varv runt kvarteret, innan de två mannarna kunde sälla sig till truppen och vi fortsatte i ledarens regi.

Nästa dag åkte vi till Skogen i buss. Där togs vi emot av någon Kaptän i Kustartilleriet, som visste var skåpet skulle stå. Hela eftermiddagen var vi ute och sköt på varandra. Kaptänen insåg nog faran av att släppa lös oss i skogen i mörkret, vilket var planerat i utbildningssyfte. Det blev en del "taktiska teorier" i baracken i stället och eftersom Kaptänen inte spottade i glaset blev det snart livligt. Kaptänen visade sig ha en bra röst och kunde sina Evert Taube utantill. Han somnade först av alla och vi sjöng oss till sömns uttröttade av dagens och nattens manövrar.

**Skyddstjänstskolan på Berga!**

Någon gång i november 1962, blev vi alla överförda till Skyddstjänstskolan på Berga söder om Stockholm. Det var ganska intressant med lektioner i skeppsbyggnad, krängningsberäkningar och praktiska övningar i läcktätning av en sektion av ett fartyg i en stor bassäng.



Det var otroligt kallt, speciellt för de skjutövningar vi måste göra, med de tjänstepistoler vi utrustats med. Vi marscherade eller gick till skjutbanan uppe i skogen, instruktören, som inte var flottist, kom slutligen på cykel med ammunitionen på pakethållaren. Han ville inte att cykelsadeln skulle kallna, varför han cyklade runt gruppen givandes order. Dessa var i korthet att skjuta slut på ammunitionen och sen kunde vi gå hem. Till att börja med sköt vi på tavlorna, men det blev snart tråkigt, de var alltför långt bort och svåra att träffa. Fåglar var ännu svårare att träffa, så de klarade sig.

### **Tillfällig utryckning!**

En vacker dag, under en rast blev jag kallad till telefon. Det var min högste chef på Stal-Laval i Finspång, Bertil Jung, försäljningschef. Han ringde på begäran av servicechefen. Det var två båtar med De Laval huvudmaskiner för Salen, Stockholm under byggnad i La Ciotat i södra Frankrike där en av dem skulle gå på provtur och de var kort på folk. Han undrade om jag ville åka och om jag kunde få ledigt från skolan. Jag svarade att jag gärna åkte, men att jag tvivlade på att kunna få ledigt, andra hade försökt, men jag skall försöka.

Jag bad om audiens hos skolchefen Kaptén Silverberg en känd hårding och skitstövel. Jag fick stå vid dörren och framföra mitt ärende. Han blev högröd och skrek: "Det här är Skyddstjänstskolan, här får man knappt ledigt för sin egen begravning, "UTGÅ". Jag ringde tillbaka till Bertil Jung och rapporterade. Det hör till saken, att både Bertil Jung och hans bror Ingvar Jung, vd. för Stal-Laval, båda hade ett förflutet i Flottan, Ingvar som kommandörkapten, tror jag. Bertil höll mig på tråden några minuter, kom sedan tillbaka och frågade om jag fortfarande ville åka, om de drog i ett par trådar. Om jag ville !!! Nästa dag, när jag stod vid svarta tavlan med ett krängningsproblem, kom det en löpare med beskedet att Andersson skulle till Kaptén Silverberg. Vår lärare svarade att jag kunde komma så fort jag var färdig med problemet. Chefen sa "NU", upplyste löparen! Jag knackade på och gick in. Det var en helt annan Kaptén Silverberg, han ställde sig upp, skakade hand och bad mig sitta. "Får det vara en cigarett", "säger människan. Jag tackade nej och väntade på vad som skulle komma. Jo, säger han, vi har fått en signal från Flottans Kansli, att vi skall ge Andersson ledigt, eftersom han behövs och det är klart, att vi måste gå hand i hand med den civila sektorn, Andersson kan gå redan nu och gå in i nästa kurs, när han blir färdig!!! Ni skulle se ansiktena på mina kamrater, när jag kom tillbaka till klassrummet för att säga adjö. Läraren, som aldrig hade hört något liknande, kontaktade Silverberg för att kolla att det var sant.

## La Ciotat!

Jag åkte till La Ciotat, där ett bananfartyg var just färdigt att gå på provtur, och ett tankfartyg också. Salen, var i slutskedet av utrustningen med en massa prov och tester för klassen som pågick. Båda fartygen var utrustade med De Laval P-turbiner, byggda och levererade från Järå i Nacka. Allt kom från Sverige, turbiner med växlar och kondensorer. Dessutom ingick också turbo generatorer, tre stycken kondenserade för kylbåten och två mottrycks exhaust för tankbåten. Det innebar att allt detta skulle testas under supervision från De Laval.

Detta pågick någon månad, innan jag reste tillbaka och tillbaka till skyddstjänstskolan. Men bara ett par dagar, innan det kom besked att tre av oss var uttagna att mönstra i isbrytaren ATLE.

## Isbrytaren Atle!

Isbrytaren Atle låg under uppstartning i Karlskrona, såsom sista isbrytaren att gå ut, då vintern började bli riktigt kall. Nästa kväll, 14 januari 1963, tog vi kvällståget från Stockholm till Karlskrona via Nässjö. Mina kamrater, en smålänning och en göteborgare, var båda betydligt yngre än jag själv och hade till skillnad från mig aldrig sett en "stimbåt". I Karlskrona, efter en natt i sittvagn, och intet ont anande, tog vi en ordentlig frukost på Karlskrona Central, innan vi i taxi tog oss till Örlogsvarvet, där ATLE låg. Redan på kajen, blev vi utskällda av sekonden från bryggan, som skrikandes undrade var i helvete vi hade varit, tåget kom ju in för länge sedan! ATLE var klar att avgå och väntade bara på oss! Rapportera i förliga maskinrummet omedelbart!! Vi klädde om och letade oss ner i förliga maskin, med ingång från fördäck. I maskinrummet väntade en "pillemasare", som varvsfolket kallades. Det var en maskinist som startat upp det hela och upplyste oss om att vi var sena, båten skulle redan gått, så vi fick sno på! Men först något om ATLE, som ingen av oss visste något om, egentligen.



ATLE, vars namn ursprungligen var STATSISBRYTAREN, byggdes på Lindholmen-Motala, i Göteborg, byggstart 1925. Namnet ändrades till ATLE, då nästa isbrytare beställdes. Vid beställningen diskuterades diesel-elektrisk drift, som dock befanns vara alltför äventyrligt, varför ångdrift valdes.

Längd            62,2 meter

Bredd            17,2 meter

Displacement 2400 ton

Djupgående 7,2 meter

Max. Fart 15,5 knop

Besättning 44 man

Ursprunglig bestyckning 4 st. 57 mm kanoner, 4 st. 40 mm Bofors kanoner. Dessa togs bort efter krigsslutet.

ATLE utstrangerades slutligen, 1968.

Redan på väg ner i maskinrummet, luktade det ånga och varm olja, en lukt som man aldrig glömmet. Där stod så själva ÅNGMASKINEN, en triple expansions maskin, byggd av Motala Verkstad, komplett med påhängd kondensator. Maskineriet kompletterades med en fristående kolvångmaskindriven cirkulationspump, en kombinerad vakuum/kondensat pump, dessutom två läns-pumpar. I tillägg fanns det en de Laval turbindriven kompressor på "maskintoppen". Denna märkliga maskin användes att komprimera luft, varvid matarvatten från tankar på Babords- och Styrbordssida, förenade med en tunnel i botten, skiftades från sida till sida. Medelst en tidsmekanism, skiftades en ventil, som dirigerade luften ena eller andra vägen, vilket fick fartyget att kränga från sida till sida och på så vis bröts is, när vi hade fastnat. Alla var livrädda för denna maskin, som förde ett otroligt väsen och lämnade driften till mig, som med min turbin erfarenhet antogs vara kvalificerad att acceptera oväsendet. Jag insåg snart, att något måste vara galet och något måste göras. Senare fick jag maskinchefens mycket motvilliga tillstånd att demontera växeln. Efter behövligt byte av lager gick ljudnivån ner betydligt, vilket gav mig status av specialist.

Varvsmaskinisten i Karlskrona, innan avgången hade tagit oss runt maskinrummet, förklarande dess hemligheter för oss. Detta tog sex minuter, varefter han önskade oss trevlig resa och försvann!

Eftersom omkastningsmaskinen gick kontinuerligt hela tiden och stoppventilen var tillräckligt öppnad gick maskinen sakta fram och back, perfekt värming! Vad gäller instrumentering, var det lite sparsamt. Där fanns en maskintelegraf, en fantastisk mekanisk historia av mässing, som putsades varje vakt. Till skillnad från "civila" telegrafer, var denna graderad i, stop, stand by, kvarts, halv trekvarts, full och "högsta"! Detta hade inte med varvtal att göra, utan det var en varning att vi skulle damma rakt in i en isvall, vilket hände ibland framåt vårkanten. Då skulle man hänga tag i de handtag som fanns överallt i maskinrummet. Då vevhuset är fullständigt öppet med vevstakar mycket nära, var detta en vettig åtgärd. Dessutom fanns det en stor manometer för ångtryck före stoppventilen, en lika stor vacuumeter, visande vakuomet i kondensorn. En klocka kompletterade instrumenteringen. Pumparna hade sina egna mätare. Det fanns, konstig nog ingen telefon, men två talarör med visslor, ett till bryggan och ett till Chiefens kontor.

Nu var vi i alla fall färdiga att gå. Beroende på tillfällets allvarliga karaktär, var vi alla tre maskinister i maskin, tillsammans med två värnpliktiga smörjare, som visste ännu mindre än vad vi gjorde. Vi "stressade av" med att börja koka kaffe. Plötsligt och utan förvarning, slogs det Halv Back! Milda makter! Vi fick stoppat omkastnings maskinen på mitten av slidrörelsen, då inget alls hände, lyckades placera sliden in Back position och vågade oss på att öppna lite mera steam! Det gick faktisk bakåt! Som tur var, fanns det ingenting på bryggan, som talade om vad som egentligen skedde i

maskin, då bara den viktigare Aktra maskinen hade en tachometer. Förliga maskinen hade ju ingen direkt funktion, när det var öppet vatten, men nog så viktig när det skulle brytas is. Det blev en del manövrerande, innan vi tog oss ut ur hamnen och sen var det full fart fram, 90 varv per minut, påstods det, vi hade ett stoppur att räkna varvtal, men det blev snart tråkigt.

Vad som värre var, att det var storm på Östersjön och snart var vi där. Jag hade vid det laget tio år till sjöss, mest i tankbåtar. Den här båten uppförde sig helt annorlunda, tung, bred och med stort djupgående, gjorde den otroliga rörelser i den grova sjön. Jag och en kollega klarade oss ganska bra, medan vår tredje maskinist och de båda smörjarna, upplevde sjösjukans fasor. Vädret blev värre, i Östersjön gick två båtar under den natten, en var en Thunbåt från Lidköping, som jag kände igen, anledning till haveriet var nedisning, då temperaturen sjönk och stormen drev sjöarna över fartygen.

Den gode Atle kämpade vidare. Min hytt, som jag delade med en högbåtsman från Helsingborg, låg längst ner och längst förut dit man måste gå över däck för att ta sig dit. Då nedisningen på däck, gjorde det nästan omöjligt att gå över däck, för att komma från maskinrumskappen till nedgången till hytterna förut, ansåg jag det livsfarligt att sova där, varför jag tillbringade frivakten utanför dörren till radiohytten, som var det närmsta jag kunde komma till livbåten, utan att vara utomhus!

Vi kämpade oss vidare norrut, storm och överspolning under frysgrader, byggde på isbeläggningen som var metertjock ovanför vattenlinjen och master, stag, nedisade ett tiotal meter upp.

Vi gick slutligen in i isen, utanför Nynäshamn någonstans. Vi hade nära en meters större djupgående! Det tog oss två dagar, att med yxor, släggor och andra verktyg, bli av med en del av isen, så att vi kunde fortsätta.

Vi fortsatte norrut, brytande lite is här och var. Från Åland, norrut, var det mer sammanhängande is, så vi fick ofta bogsera maskinsvaga fartyg genom det värsta. Under tiden blev vi efterhand mer vana vid vår åldriga maskin, som inte visade några ålderskrämpor alls. Efterhand vänjer man sig att känna av temperaturen för hand, genom att "toucha" vevlager och slidexcenter med fingrarna.

Vakhållning var inte någon särskild krävande syssla. Oljekannor med meterlånga pipor användes, för att hålla lagrens oljebehållare fyllda. Lagertemperaturen kändes av för hand och det krävdes lite koncentration och ett visst mått av nykterhet för att inte bli av med något finger. Smörjoljan, som läckt ner från lagren, pumpades upp från tråget, separerades och återanvändes.

Besättningen, ett femtiotal, var en samling däcksofficerare, stamanställda och inkallade. Befälhavaren, en kapten, var alltid i isbrytare vintertid. Där var några löjtnanter, stammisar, fänrikar och aspiranter. I maskin var maskinchefen förvaltare, högsta underofficersgraden, några högbåtsmän, både på däck och i maskin, också ekonomichefen var högbåtsman. Sedan var det vi tre värnpliktiga korpraler, som blev uppmönstrade till furirer på vårkanten. Resten var meniga inkallade. Maskinchefen hette Harry Andersson, en snäll människa, som vi aldrig såg i förliga maskinrummet.

Efter avgång från Nynäshamn tog vi oss sakta norrut. Härnösand blev första hamnen. Isbrytarfolket var mycket populära i Härnösand, sjuksköterskeskolans elever, var särskilt välkomnande. Stadens unga män inte lika entusiastiska. Jag hade tyvärr vakt första natten. Jag hade som uppgift, att mitt i natten, då det var lite trafik på den närbelägna gatan, fylla våra vattentankar, som sagt användes också för krängning. Dessa tankar var i pannrummet och jag blev tillsagd att fylla bara till "märket",

varken mer eller mindre, då man annars inte kunde kränga. På kvällen såg jag seniorerna gå upp till Stadshotellet, redan av kostnadsskäl, förberedda och fulltankade. Särskilt "Harry the Chief", hade redan besvär med balansen.

Vattenfyllningen var ett kapitel för sig. På kajen i ett förråd fanns en mätare och slang. Man öppnade en lucka mitt i gatan, satte upp en barriär, så att inte bilister skulle köra ner i hålet. Vattenmätaren kopplades in, slangen drogs ombord och allt var klart att fylla. Först då gick jag ner för att se dessa tankar och "MÄRKET". Det var inte ett märke, utan minst tjugo och ingen att fråga! Jag fyllde till någonstans på mitten, och väntade tills jag vågade väcka "chiefen", som jag inte sett komma ombord. Då trafiken på gatan, började tillta, samlade jag lite mod och knackade på "chiefens" dörr. Slutligen öppnade han dörren, jag kände inte riktigt igen honom och ännu mindre förstod jag vad han sade, på min förfrågan vilket märke som gällde. Jag uppfattade "för helvete", innan dörren slängdes igen. Jag gick upp och tog bort vattenmätaren, då trafiken började komma igång. Vid middagstiden gick Harry och några iländer och upp till Stadshotellet. Ärendet var att hitta Harrys löständer, som han tappat bort kvällen innan! Detta misslyckades emellertid, då tänderna sannolikt kommit bort med avfallet! De närmsta veckorna gick det inte att förstå Harry, som fick åka iland och passa in nya tänder. Så kan det gå!

Angående vattenfyllning, så måste vi ha vatten en gång i veckan. Detta beroende på att vi måste isblåsa sjövattenintagen, nästan jämnt. Vi gick in till någon avlägsen plats utmed kusten, Bjuröklubb, blev ofta besökt. Bortsett från vattnet, blev två mässmän med resväskor och med taxi, sända till närmsta Systembolag, som kunde vara en bit bort. Detta i avsikt att också fylla på detta viktiga vätskeförråd.

Det hände sig denna vinter som ni kanske kommer ihåg, att det var någon sorts strejk på Systemet eller deras leverantörer. A-laget sågs i portgångarna, drickande Cointreau och Grön Chartreuse i brist på Renat och Vodka. Då hände det märkliga att vattnet i Mariehamn, Åland, plötsligt blev mer attraktivt, varför vi gick till Åland för att fylla vatten! I Mariehamn, var dessutom Alkoo, eller vad Systemet där kallas öppet!!

Jag upptäckte efterhand, att de stamanställda isbrytarunderofficerare och underbefäl, var ofta lite udda människor. Kanske berodde detta på att de som högbåtsmän, nått toppen av sin karriär, om de inte läste vidare till officerare. Kanske hade de inte stått i första ledet, när Gud delade ut förståndet, och blev handikappade på så sätt. Därför blev de ofta ganska gamla i sin position. En av dessa, var Däcks Högbåtsman Moberg en mycket trevlig och pratsam person, som aldrig kunde få nog information om livet i civila fartyg, varför vi tre korpraler blev utfrågade om detta märkliga liv. Som korpraler delade vi mäss med högbåtsmännen, Moberg, som senior, tronade i ändan på det långa bordet och jag hamnade nästintill honom. Det tog några dagar, innan man blev bekant, och vågade tala till dessa överordnade. Vad jag märkte var, att denne Moberg, drack en hel del kaffe serverat i flottans muggar från en enorm kaffekanna. Jag märkte att Moberg aldrig fyllde koppen helt full, bara halv. Den tunga kannan gick fram och tillbaka längs bordet. Till slut kunde jag inte hålla mig, utan frågade honom varför han inte kunde fylla koppen full och därmed minska transportproblemet med den tunga kannan, att fylla koppen halv gång på gång. Jo, det skall jag säga dig, det hände en gång för flera år sedan att jag fyllt min kopp med skållhett kaffe och in kommer en vän med en flaska Renat och ville bjuda på en "kask"! Där satt jag med mitt skållheta kaffe och missade erbjudandet! Det skulle min själ inte hända igen, därför bara halva koppar, ifall, ifall.

Denne Flottas Moberg, var en känd och ökänd person. Vi lämnade Karlskrona januari 13, och mönstrade av maj 29 och jag vill påstå att han inte var riktigt nykter en enda dag. Det var sannolikt bättre sommartid, då han var placerad i motortorpedbåtarna, långt borta från kaserner och kontor.

Hans kändisstatus kom från hans enorma kännedom om skärgården i Blekinge, där han vuxit upp. Familjen var fiskare. Som högbåtsmansommartid, var han eftertraktad av motortorpedsbefälhavarna, unga grabbar, som tävlade om att ha Moberg som båtstyrare eller rorsman. Efter övningarna var det alltid en tävlan om att komma hem först. Moberg, som kände varje sten och vattendjup, tordes manövrera där ingen annan vågade ta sig fram, inte att undra på att han var populär. Hans ökändhet berodde på hans alkoholvanor. Hans jobb på Atle, under isbrytning, var att som ansvarig sköta den enorma vinsch akterut, som användes att dra upp maskinsvaga fartyg, upp i det klys i akterstaven, som gjorde att ingen hindrande is, kom upp emellan Atle och det bogserade fartyget, som vid normal bogsering. Detta var ett precisionsjobb, som han vägrade att låta någon annan sköta, om det var någon som ville. För detta stillastående jobb, fanns det en amerikansk overall, med insydda värmeelement, som pluggades in i skottet bakom. Inte Moberg inte. Han hade en gammal rysk fotsid päls och en ut och invänd finsk pälsmössa. Denna utstyrsel höll kylan borta utifrån, men mer värme krävdes inifrån. Därför smet han regelbundet iväg till officersmässen, som var närmst, där flottans 7,5 centiliters glas, fyllt med Renat eller Vodka, hjälpte mot förfrysning. Befålet, med befälhavaren, som inte heller spottade i glaset, uppskattade Mobergs sjömanskap, och accepterade hans alkoholvanor.

### **Isbrytning en konst!**

Lite om isbrytning, som är lite av en konst. Det är inte bara att assistera eller bogsera maskinsvaga fartyg genom isen, utan mera med finessen att bryta vallar av is, som blåser fram och tillbaka ibland tio, eller mera, meter höga, över Bottenhavet.

Vår befälhavare var känd för att gissa var en stöt skulle sättas in, för att få kilometerstora stycken att spricka isär och flyta bort, för att slutligen smälta. De större och nyare isbrytarna, hade sina egna helikoptrar för att spana, medan vi fick nöja oss med skepparens erfarenhet. I detta sammanhang, kom "högsta" varvtalsordern, väl till pass! När vår kapten siktat in sig på en vek punkt, började vi att varva upp en kilometer ut. Dags att hålla i handtagen i maskin, tills vi körde in i isen! Om allt gick som planerat, flöt isbiten iväg och vi fortsatte. Ofta, när vi körde in i isen, med förliga propellern först så stoppade maskin med fullt ångtryck! Oftast gick det att manövrera fram och back, tills det lossnade, men två gånger hände det att vi blev hängande uppe på iskanten och inget hjälpte. Båda gångerna var YMER några timmar bort och kom till hjälp. Förliga propellern, var en mastig historia av rostfritt stål och med en radie på ledande kant av mer än 50 mm! Ingen skada kunde upptäckas vid den senare dockningen i Karlskrona. Jag önskade många gånger att jag hade haft en kamera. Jag hade faktisk en, men filmköp, framkallning och kopiering, gjorde att den sällan användes.

Eftersom Atle var relativt grundgående, höll vi hamnarna utmed kusten öppna och som sista isbrytare för vintern, återvände vi till Karlskrona i maj för avrustning. Jag tvingade mig kvar för att få se den förliga trippel ångmaskinen bli klargjord för nästa säsong, som aldrig kom, Atle blev skrotad 1968, och det blev aldrig någon hård vinter, som krävde Atles insats.

Under veckorna på Örlogsvarvet i Karlskrona, deltog jag i "pillemasarnas" arbete, som bara kördes i deras takt!!!



Jag återvände till Stockholm, där det inte var tal om Skyddstjänstskolan, nåt mera. I stället hamnade jag på Stockholms Örlogsvarv på Skeppsholmen. Ett drömjobb, mitt i sommaren, då de flesta var på semester. Vi, mina vänner från Atle, blev kommenderade att göra vissa kontroller av varvets jobb på jagaren Småland, som byggdes om för "nuclear use". Detta innebar att all manövrering i maskinrummet, skedde från ett kontrollrum centralt. Men det är en annan historia. Jobbet var sannerligen inte särskilt krävande, då vi arbetade i varvsarbetarnas takt.

Mina två vänner, som sagt en göteborgare och en smålänning, blev inkvarterade privat hos en världsomseglare, ensam, på Östermalm. Jag bodde hemma och fick betalt för det! Jag var numera uppmönstrad till maskinist, lägsta underofficersgraden. För sådana fanns det ingen bostad på Örlogsvarvet. Dessutom fick vi matkuponger på SARA, frukost, lunch och middag.

Hela sommaren 1963 gick utan besvär och vi avslutade det hela med en bättre middag på Stureplan, vad nu restauranten hette.

Detta var mitt minne av att köra en triple expansion ångmaskin.

Singapore, dagens datum 10 augusti, i nådens år 2020

Sune Andersson