

# Som maskinman jorden runt på *HMS Älvsnabben* - *Livet ombord*

*Per-Åke Strandsäter - Min egen berättelse - Det mesta hämtat från minnet.*



*Minfartyget HMS Älvsnabben byggdes rekordsnabbt under andra världskriget.  
Målning av Lars-Åke Svenheden*

HMS Älvsnabben liknade inget annat av Flottans fartyg.

Hon köptes på stapelbädden på Eriksbergs Mekaniska Verkstad, Göteborg och var tänkt att bli ett handelsfartyg.

Året var 1942 och Marinen var dåligt rustade i en orolig tid. Det var mitt under andra världskriget.

Konstruktörerna fick bråttom att ändra ritningarna. På beställningen stod nu ett minfartyg som skulle vara i tjänst redan året därpå - våren 1943.

Det svenska territorialvattnet skulle kunna mineras.

Efter krigsslutet fick Älvsnabben främst tjäna som långresefartyg.

Totalt blev det 25 långresor varav två jorden runt.

Jag hade turen att få komma med på en av jordenruntresorna 1966-67 som maskinman.

Vi var 285 besättningsmän och en av dem var Kronprins Carl Gustaf.

En viktig uppgift under resan var att ”Visa den svenska flaggan”.

På båten fanns en mängd olika yrkeskategorier bl.a.

- + Navigatörer - Sextanten och kompassen var viktiga hjälpmedel.
- + Officersaspiranter
- + Matroser
- + Maskinare
- + Elektriker
- + Kockar
- + Bagare
- + Hovmästare
- + Artillerister
- + Läkare / Sjukvårdare
- + Frisör
- + Fotografer
- + Tandläkare
- + Fartygspräst
- + ”Tidningsutgivare” – Snabb-Nytt
- + Snickare
- + Målare
- + Dykare
- + Väbel ( Polis )
- +

.....Listan kan säkert fyllas på.....

Själv jobbade jag i maskin.

Maskinrummet var alltid bemannat. Vakttiderna var:

- |         |                    |
|---------|--------------------|
| + 8-12  | Förmiddagsvakten   |
| + 12-16 | Middagsvakten      |
| + 16-18 | Första Plattvakten |
| + 18-20 | Andra ”            |
| + 20-24 | Första vakten      |
| + 00-04 | Hundvakten         |
| + 04-08 | Dagvakten          |

Vi var uppdelade i fyra ”Kvarter” ( Vaktlag ).

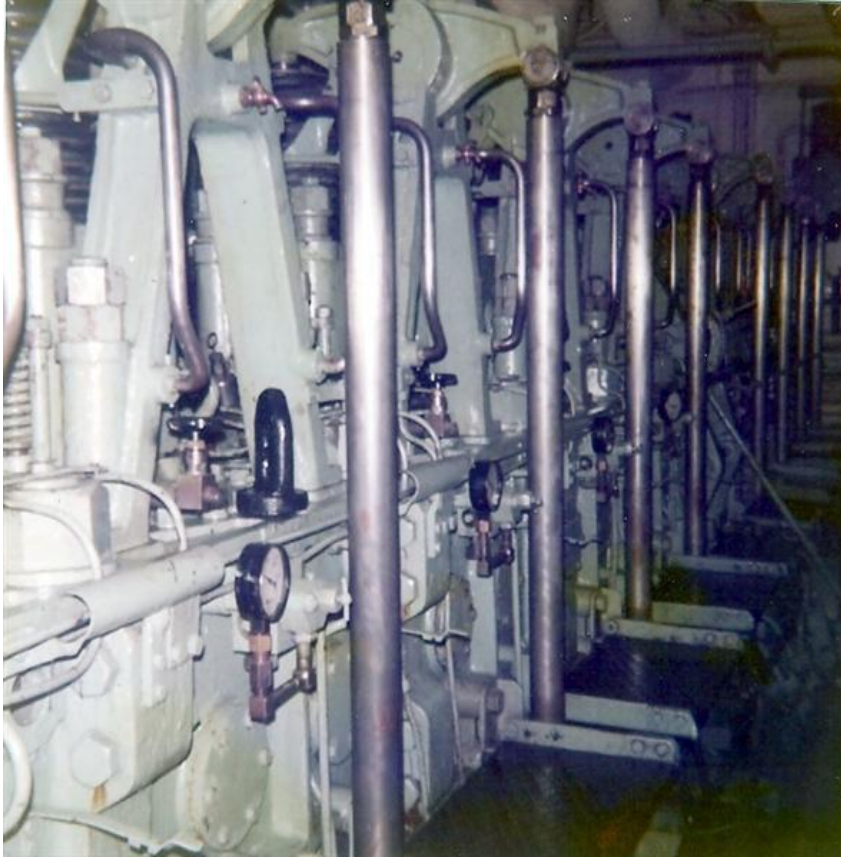
Jag tillhörde 1:a kvarteret.

I maskin jobbade jag tillsammans med:

- + Flaggmakinist Söderberg från Gotland.
- + Furir Ahlabo från Mariestad.
- + Tommy Lundberg från Stockholm ( Maskinman som jag ).
- + Tappert, Mariningenjöraspirant var ganska ofta i maskin.

- ✚ En officersaspirant enligt ett roterande schema. Prinsen var officersaspirant och var nere i maskin någon vakt i veckan. Han tillhörde också 1:a kvarteret.

Dessutom hade vi maskinchefen Förvaltare Gusten Jonsson, som sällan visade sig i maskinrummet men fanns till hands om vi skulle få problem.



*Ventilspelet på huvudmaskinen "Matilda".*

*Foto: Björn Cruse*

Huvudmaskinen var en B&W ( Burmeister & Wain ) på 3000 hästkrafter. En två-taktsmotor som "lufsade på" med cirka 120 varv /min.

Motorn hade smeknamnet "Matilda" som lär syfta på den australienska folksången "Waltzing Matilda". Låten håller ungefär samma tempo som vår huvudmaskin.

Maskinen var mycket bränslesnål. Jag tror den drog drygt 10 km diesel per dygn då vi gick med 12 knop.

Utöver huvudmaskinen hade vi fyra "hjälpkärror" som gav oss el. Det var Scania lastbilmotorer kopplade till generatorer. Hjälpkärrorna var väl ljuddämpade och kaplade i ett hölje av plåt med mineralullsmattor.

Annan viktig utrustning i maskinrummet var:

- ✚ Bränsle - och smörjoljeseparatorer.
- ✚ Tryckluftkompressor ( huvudmaskinen startades med tryckluft ).
- ✚ Kyl - och fryskompressorer.
- ✚ "Baxen" för att dra runt huvudmaskin innan start.
- ✚ Kylvatten - och bränslepumpar.
- ✚ Ångpanna ( Till byssan, tvätteriet och för värme till våra mässar m.m. ).

✚ m.m.

Allt var väl genomgången av gubbarna på Karlskronavarvet (I folkmun "Pillemausen")

Vi hade mycket få maskinstörningar under resan.

Hatten av för "Pillemausarna" för väl genomgången maskineri.

Jobbet som maskinman innebar bl.a. att:

- ✚ avläsa att temperaturer på avgaser, kylvatten m.m. var OK.
- ✚ hålla maskinrummet snyggt.
- ✚ sköta ångpannan som inte hade någon automatik. Det var en mans jobb.
- ✚ rengöra separatorer. Det var säkert 100 tallrikar som skulle rengöras.
- ✚ kolla att vi hade tillräckligt tryck i startlufttanken och att fylla på om det fattades. Skulle vi plötsligt få en manöver "Full Astern" ( Full Back ) måste maskinen stoppas och startas om igen baklänges med hjälp av tryckluft.

Som jag kommer ihåg var maskintelegrafan helt manuell och mekanisk.

Från bryggan beordrades "Fram", "Back" och "Stopp" m.m. och vi fick svara med maskintelegrafan och ändra på maskindriften enligt "Order".

Det sågs som en mycket ansvarsfull uppgift så det fick 1:e maskinisten sköta.

Dessutom kunde vi kommunicera med bryggan genom telefon och..... talrör!!

Vi "maskingubbar" hade ytterligare en viktig uppgift – "Skyddet".

Vi tränades för att släcka bränder, täta läckor i skrovet, sjukvård m.m.

Jag hade en alldeles speciell uppgift "Radiakskydd" med mätningar. Om vi skulle drabbas av radioaktivitet från kärnvapen skulle strålningen mätas. Jag blev utklädd och såg nästan ut som en astronaut och fick gå tillsammans med en kille och mäta eventuell radioaktivitet.

### **"Pannexplosionen" – Var det mitt fel ?**

Jag var inte med på genomgången om hur pannan skulle skötas. Detta skedde någon förmiddag då jag var borta av någon anledning.

Det blev nog någon kompis som var med på genomgången som redogjorde för mig.

Jag vet inte om han sa det men det var väldigt viktigt - förstod jag efteråt - att göra momenten i rätt ordning.

1. Pannan skulle vädras ut med en fläkt.
2. Fyrstickan skulle stickas in
3. Sist skulle man öppna bränslekranen.

Jag öppnade först bränslekranen!!!

Vad hände?

Förbränningsutrymmet i pannan var hett av omgivande vatten. Bränslet förångades och det bildades en ganska stor "explosiv blandning".

Sedan tände jag på tändluntan och körde in i ett litet hål.

Pang!!!

Hela pannrummet blev svart av sot.



*Ångpannan*

*Bilden dock ej tagen i samband med "explosionen".*

*Foto: Björn Cruse*

En kraftig eldslåga sköt ut genom hålet där jag stuckit in tändluntan. Jag fick en brännskada på handen och "blev rejält svart om nosen".

Som jag ser det idag var det en ganska allvarlig händelse men jag tror den passerade tämligen obemärkt.

Dock, .....de som var med kommer säkert ihåg.

### **Full amiral och första klass sjöman**

Mitt jobb var i maskin enligt ordinarie vaktschema. Officersaspiranterna roterade runt på olika uppdrag för att få insyn i lite av varje.

Prinsen som tillhörde samma vaktlag (kvarter) som jag var i maskin en gång i veckan. Då var det som regel inte vakthavande maskinist som tog sig an honom.

Det fick vi andra göra.

Jag har ett alldeles speciellt minne. Ett väldigt tråkigt jobb var att rengöra separatorerna och det skulle alltid göras på hundvakten 00-04 på natten.

Hundratals tallrikar skulle rengöras.

Som jag ser det idag var rengöringen inte nödvändig varje dygn.

Huvudskälet var väl att alla 285 i besättningen skulle ha något att göra – Arbetsterapi!

Att det skulle göras på hundvakten var säkert för att hålla oss i rörelse så vi inte somnade.



*För att hålla oss vakna på hundvakten fick vi rengöra separatorerna.*

*Foto: Björn Cruse*

Prinsen och jag hade åkt på jobbet. Vi satt på var sin pall och plockade tallrik för tallrik för rengöring.

Arbetsmiljön var inte den bästa. Temperaturen kunde vara 35-40 °C och ibland mer och dessutom bullrig.

På väg upp från maskin efter vaktens slut - klockan fyra på morgonen – lufsade prinsen och jag på väg till vår bingar för att ”slagga in”. Vi såg väl inte helt alerta ut.



*Så här såg det ut i ”Eldaremässen” där vi både åt och sov.*

*Anm.*

*Prinsen som var officersaspirant hade samma enkla standard.*

*Fotograf: Okänd*

En officer fick se oss.

- Här har vi två sjömän som kommer att gå långt i Marinen, sa han med ett medkännande leende.

Han fick delvis rätt.

Prinsen har blivit amiral t.o.m. ”Full amiral”, som låter lite konstigt i mina öron. Det kan ju tolkas som berusad amiral vilket givetvis är en feltolkning. Det är amiral av högsta klass.

Jag tog dock bara ytterligare ett litet steg i min militära karriär. Från "Andra klass sjöman" till "Första klass sjöman" och är lite stolt för det.

Prinsen antydde någon gång att han tyckte att jag hade det mycket bättre än han. Hans liv var ju så uppstyrt. Jag var mycket friare att göra vad jag ville. Prinsen gjorde säkert en riktig bedömning.

### **Då amiralen kom ner i maskin.**

Chefen för Marinen vid den här tiden var vice amiral Åke Lindemalm. Han kom ombord på båten då vi låg på Skeppsholmen i Stockholm strax före vår avresa i november 1966 och vi samlades hela besättningen för "Divisioner med alle man".

Han gav oss tre mycket handfasta besked. Att:

- ✚ hålla oss kortklippta. ( Det fanns ju frisör ombord )
- ✚ inte gå omkring med händerna i byxfickorna.
- ✚ inte stå och hänga på relingen.

Det var säkert mycket välbetänkt. Vi skulle ju vara representanter för Svenska Marinen ute i världen.

Jag kommer än idag ihåg denna kärnfulla lektion. Alltför mycket regler gör annars att man missar det viktigaste. ( Han räknade väl inte med att vi skulle gå ut i några sjöslag på riktigt).

Då vi återkom till Sverige och kastade ankar utanför Marstrand efter vår jordenruntresa kom amiralen åter ombord.

Det blev divisioner med alle man. Vi stod alla ordentligt uppställda på livbåtsdäck. Amiralen kom och fartygschefen Lennart Lindgren gick upp i givvakt då han svarade på frågor från amiralen. Själv tyckte jag det var lite konstigt att se två vuxna män stå och prata till varandra på det viset med hög röst.

Efter denna gemensamma samling skulle vi återgå till våra vanliga tjänster.

Vi hade inte fått några besked om att amiralen skulle gå runt i båten och höra hur resan varit – även på lägre nivåer. Han ville förstås höra mer än fartygschefens version.

Jag var som vanligt nere i maskin med "Vårat gäng".

Plötsligt fick jag högt upp i maskinrummet se någon som gick sakta baklänges nerför maskinledaren och höll sig ordentligt i båda ledstångerna.

Att se någon komma baklänges ner för maskinledaren var alltid ett tecken på att det var ett "Högdjur". Även vår maskinchef kom ner baklänges de få gånger han var nere i maskin. Baklängesgången kanske också hade med ålder att göra. De äldre hade ju ofta en högre grad. Vi andra gick framlänges, tog två steg i taget och höll oss nonchalant i en ledstång. För oss som gick nere i maskin var det ju mycket bra att "höjdarna" backade ner i maskin. Då fick de ju inte direkt översyn över allt och alla direkt på stubinen. Då gällde det att vara alert.

Amiralen var på väg ner i maskin.....!!

Jag tog mig snabbt in till min vaktkompis som satt och halvslappade framför ångpannan - som fanns i ett särskilt rum - och läste en deckare med ett halvt öga på manometern så att ångtrycket var OK.

Nu nu måste du skärpa till dig, Amiralen är på väg ner, sa jag.  
Han lyfte bara lite på huvudet och sa ”Du snackar” och fortsatte läsa.  
Jag drog mig tillbaka bakom huvudmaskinen så jag kunde se utan att synas.

Amiralen gick fram till vakthavande befäl flaggmaskinist Söderberg som jag aldrig sett stå i givakt. Nu gjorde han det.  
Bara inte amiralen får syn mig, tänkte jag.  
Det var helt främmande för mig att stå i givakt och samtala  
På sin höjd om svaret varit ”Ja, amiral”.  
Jag klarade mig.  
Hur skulle detta fortsätta!!  
Pannskötaren satt helt lugnt försjunken i sin deckare intill ångpannan.  
I hans värld fanns inte möjligheten att amiralen skulle leta sig ända ner i maskinrummet.

Men han hade fel!!

Jag tror aldrig jag sett någon rycka upp sig så snabbt då han skymtade amiralen på väg förbi eller på väg in i pannrummet.

Han hade tur. Amiralen gick förbi.

På något sätt var det nog så att alla vi ombord visade respekt för varandra. Men militär disciplinen var inte den gängse stilen i maskin.  
Det där med givakt var att återgå till tiden på bataljon Sparre då vi lärde oss marschera och stå i givakt för en karriärsugen flaggkadett.

Den militära disciplinen och drillen är säkert bra men står i dålig samklang med min natur.

### **Slutligen**

Livet ombord hade väl inte guldkant alltid men det hade hamnbesöken.

Vi blev överallt mycket vänligt mottagna och gästfriheten var stor.

.

/ Visingsö i december 2024