

# Läs om resan med isbrytaren Atle!

---

*Robin Sommarström SK-4, håller i pennan*

Resan sker inom ramen för kursen "Vintersjöfart". Deltagare var i år 7 studerande från klass SK-4 samt två från MT-4 och en lärare. På bilderna återfinns dessutom befälhavare och besättning på "Atle". Stort tack till dessa för att de under pressade förhållanden ställde upp och gjorde resan minnesvärd för oss från Högskolan på Åland.

## **Isbrytarresan 2010**

Torsdagen den 4 mars tog 5 tappra sjökaptensstuderande tillsammans med en lärare och två maskinelever flyget från Stockholm till Umeå för att gå ombord på isbrytaren Atle. Spänningen började redan i Stadsgården eftersom M/S Isabella var tre timmar sen och det resulterade i en akut taxiresa till Bromma flygplats där planet bordades bara några sekunder innan det taxade ut på startbanan. Orsaken till vikingfärjans försening var det rådande isläget, passande nog.

Efter en god lunch på restaurang Droskan (Umeås motsvarighet till Brittas), tog vi en taxi till Holmsund någon mil utanför staden, där Atle hade förtöjt enkom för att ta emot oss. Några tyckte fartyget såg enormt ut. Personligen tyckte jag dock att hon såg ut att vara ganska litet, då jag som barn ännu har ett minne av de svenska statsisbrytarna som jättelika, flytande höghus, då de låg förtöjda vid stadsgårdskajen.

Efter en kortare transportsträcka ut på Kvarken påbörjades isbrytarassistansen. Under natten stod de olika fartygen, lastbåtar på väg till eller ifrån de norrländska hamnarna, i kö för att komma loss och kunna fortsätta resan i en nyuppbruten isränna. Vissa fartyg satt rejält fast och det tog ibland väldigt lång tid att få loss dem. I flera fall fastnade fartygen på nytt endast några minuter efter att de åter kommit i rörelse.

Vi rörde oss ner mot sundsvallstrakten. Det var fascinerande att stå på Atles brygga när detta fartyg oberört körde om en hel konvoj av stackars små bulkbåtar som för full maskin, men förgäves, plaskade på i det isbeklädda Bottenhavet. Atle hade en enorm kraft, skrovet bestod i princip av ett stort maskinrum och trots att en av de fem huvudmaskinerna var ur funktion bröt sig isbrytaren fram genom isen utan några större problem.

Styrmännen och befälhavaren visades oss hur manövreringen gick till. Atle har två propellrar både i fören och i aktern vilket gav en stor manövreringsförmåga. Genom att backa (mot det fastsatta fartyget) med de förliga propellrarna medan akterpropellrarna drev åt motsatt håll bröts isen vid lastfartygets stäv. Detta kallades spolning och var ett effektivt sätt att försöka få loss fartyget utan att bogsera det.

Har ett fartyg väldigt svårt att at sig fram genom isrännan blir dock isbrytarbogsering den enda lösningen. Dels kan detta göra på vanligt sätt, liknande en vanlig bogserbåt, men Atle hade dessutom en klyka på akterdäck som det bogserande fartyget fick köra in i. De två fartygen bildar då en ny enhet med en maskinstyrka motsvarande den totala maskinstyrkan hos de båda fartygen. Problemen var dock att många moderna båtar har en så pass vass bulb i fören som riskerar att hamna under Atles skrov, och där fastna. (Atle är byggd 1974 och då såg lastbåtarna något annorlunda ut i sin form).

Andra dagen ombord gjordes ett studiebesök i maskinrummet och vi kunde konstatera att det fanns betydligt mer utrymme än hos en konventionell lastbåt, särskilt det luftiga styrmaskinrummet imponerade. Atle är dieselektrisk vilket innebär att generatorer (två st. per huvudmaskin) omvandlar den uttagna effekten till elektricitet som i sin tur driver propelleraxlarna. Detta är nödvändigt hos en isbrytare då axlarna hela tiden ändrar fart och rotationsriktning när den bryter upp is.

Efter två nätter ombord mönstrade vi av i Örnsköldsvik, där fartyget skulle ligga och bunkra, något som var nödvändigt att gå in till hamn för trots att en hel handelsflotta ropade på assistans ute på havet. Tiden ombord var till en stor belåtenhet och det var intressant att se hur mycket varje styrman fick köra, oavsett befattning. Detta är ett yrke som jag redan idag kan rekommendera alla navigatörer som vill manövrera mycket.

Den hårda vintern var också till vår fördel, då isbrytaren verkligen sattes i arbete. Det enda som skulle kunna inflikas är väl att vi inte hade behövt resa så långt norrut, isbrytarna Ymer och Vidar Viking hade detta veckoslut minst lika mycket att syssla med på våra breddgrader på Ålands hav.

***SK-06 genom Robin Sommarström***