

# Snart rustade för kamp mot isarna i vinter

När man i dessa dagar går "varvet runt" och i väster har den nyrenoverade gamla pampiga mastkranen på näthinnan fångas blicken av två kraftiga fartygssilhuetter, sällan sedda på vårt anrika varv. Ett av fartygen, Thule, är byggt och levererat härifrån år 1953. Det andra, som vi ser silhuetten av, är Ymer, byggd vid Kockums Mek. Verkstad i Malmö, levererad i mars 1933. Att det är fråga om isbrytare behöver knappast nämnas.

Om vi, med hänsyn tagen till åldern, börjar med Ymer så kan det vara av intresse att notera att hon är världens första isbrytare med dieselelektriskt maskineri. Dess 9 000 EHK driver två akter och en förlig propeller. Ymer hade som ny ett displacement på 4 300 ton. Skrovlinjerna skiljer sig rätt väsentligt från den yngre Thule.

Som tidigare nämnts är Thule byggd i Karlskrona. Skrovet är mera anpassat för våra sydliga, trånga och grunda farvatten. Displacementet är endast 1930 ton; maskineriet är också diesel-elektrisk med 5040 EHK och Thule har, liksom Ymer, två akter och en förlig propeller.

Att vi i dag ser dessa våra äldsta isbrytare vid Karlskronavarvets kajer beror på att arbetet med översyn numera utlägges på anbud. Som köpare av servicen står Sjöfartsverkets centrala förvaltning med Örlogsbas Ost som handläggare och kontrollorgan.

KkrV har för denna gång, och kanske även framgent, åtagit sig uppdragen att inom stipulerad tidsram klargöra fartygen för vinterkampanjen. Till KkrV:s

förfogande har Örlogsbas Ost ställt en sammanhållande ingenjör, byråingenjör Inge Ovander, och en konsult för skrov-arbeten, ingenjör Bror Nilsson. Dessa har sina lokaler i f.d. planeringsbaracken och deras del av lokaliteterna har fått namnet Isbrytarkontoret. Arbetet med översynen av fartygen från KkrV:s sida handhaves av Tpr, ing. Arne Larsson, Gösta Holm och G. Göransson.

Lite "komprimerad" isbrytarhistorik kanske vore av intresse för Varvet Runts läsare.

Vintersjöfart i egentlig mening kunde inte bedrivas förrän fram på 1880—1890-talen. Då gjorde ångan det möjligt att driva fartyg med sådan kraft att de kunde gå fram även om havet var isbelagt. 1889 sjösatte Finnboda varv en jätteisbrytare, jämförd med då existerande sådana. Martaja var namnet och fartyget hade 1 200 indikerade HKV och ett skrov av en längd på 47,6 samt bredd 10,8 m. Displacementet var 930 ton, djupgåendet 5,2 m. Fartyget hade det svårt i isarna men hängde med i 60 år — tills en ny Martaja 1959 sattes in av de finska ägarna.

Den svenska isbrytaren, "Statsisbrytaren", byggd av Lindholmens varv och levererad 1926, sattes samma år i arbete. När Ymer tillkom som "medarbetare" 1933 omdöptes den förstnämnda till Atle. Denna nestor hade ett ångmaskineri på 6 000 IHK, oljeeldade pannor och ett displacement på 2 400 ton. Fartyget hade en akter- och en förlig

propeller. Atle var byggd med spetsig stäv och hade lätt för att köra fast i isen, vilket den "fylliga" Ymer sällan gjorde. Atle har efter hand utgått ur isbrytarflottan.

Nästa isbrytare, som här skall nämnas, är Oden, sjösatt i Helsingfors 1955 och klar för kampanj 1957. Oden var prissatt till 42 miljoner kronor varav Finland avräknade 28 miljoner för stats-skuld till Sverige. Som parentes kan sägas att för Ymer betalade Kungl. Marinförvaltningen 3.034.600 kronor till KMV.

Oden är stark, 10 500 EHK som kan

forceras upp till 12 000 EHK vid behov. Under 1960-talet tillfördes isbrytarflottan även tor, som 1964 var klar för sin uppgift. Med 12 000 EHK, 5 260 ton displacement och med en längd av 84 m samt två propellrar akter och två förut är fartyget en isbrytare med stor styrka och kraft. Under 1969—1970 har Tor fått sällskap i isarna av en ännu något större typ — isbrytaren Njord. Ett mycket bra tillskott med tanke på att någon eller några av de äldsta fartygen med tydlighet har gjort färdigt för sin del. Och gjort detta på ett ärorikt sätt.

*Inge*

*Isbrytarna Thule och Ymer i Oscarsdockan.*

