

Uddevalla Varvs- och Industrihistoriska förenings studiebesök på statsisbrytaren *Atle* i Sörviks- dockan den 20 augusti 2024

Deltagare från UVIF: *Christer Johansson, Vambola Kallaste, Bengt-Ove Edh, Sven Noord, Carl Casimir, Lilibeth Gustavsson, Kjell Ahlén, Ruben Olofsson och Stefan Brännwik.*

Vår grupp på nio personer guidades först runt maskinutrymmena av maskinchefen *Patrik Holgersson*. Därefter gick vi upp till fartygsbryggan, f.ö. en rejäl promenad då hiss inte finns, där 2:e styrman *Sebastian Mårtensson* tog vid och berättade om navigation, isbrytning etc.

Efter rundvandringen samlades alla, såväl besättningen som vår grupp i dagrummet där fartygschefen *Fredrik Peterson* gjorde en övergripande redogörelse om fartyget, dess förmågor och användning. Här medverkade bl.a. också överstyrman *Filip Hansson*.

Då statsisbrytarna har så lång tjänstetid måste dess tekniska utrustning, både i maskin och på bryggan moderniseras/reoveras/ersättas med jämna mellanrum. Det gör man förstås under sommarhalvåren, och detta år har man för *Atles* del valt att göra det i Uddevalla.

Man berättade bl.a. att statsisbrytarna övergick från att drivas i militär regi år 1999-2000, då med ca 50 mans besättning där befälet naturligtvis var yrkesfolk, medan övrig besättning utgjordes av värnpliktiga. Numera ägs och drivs statsisbrytarna av Sjöfartsverket.

Det kan nämnas att svenska staten har totalt sex isbrytare, *Atle, Frej, Ymer, Ale, Idun och Oden*. Även arbetsfartygen *Baltica och Scandica* har isbrytningsförmåga.

Huvuddelen av besättningen, som numera omfattar 22 personer, tjänstgör ombord i två veckor då byte sker. Viss del av besättningen tjänstgör dock i fyra veckor.

Även om den absolut största delen av besättningen utgörs av män så utbildas numera allt fler kvinnliga fartygsbefäl. *Atle* hade f.ö. vid besökstillfället en kvinnlig fartygsbefälselev ombord för praktiktjänstgöring. Vi informerades om att fartyget kommer att ligga kvar i Uddevalla till den 19 september.



Atle ligger här i Uddevallavarvets f.d. byggdocka som numera används som hamn. Dockan, till vilken portarna för länge sedan demonterats, är enormt stor – 400 x 100 meter.

Tekniska uppgifter om statsisbrytarna samt historik

Den första statsisbrytaren levererades 1926. Den fick ett nytt namn redan efter tre år och hette sedan **Atle**. Den hade ångmaskineri och en propeller i varje stäv. Vintern 1965-66 gjorde den sin sista vinter, såldes för skrotning och höggs upp året därpå.

1932 levererades **Ymer** som var världens första isbrytare med dieselektriskt maskineri. Den maskintypen finns idag på de flesta isbrytare.

1953 levererades **Thule** från Karlskronavarvet.

Wärtsilävarvet i Finland levererade **Oden** 1957.

Tor kom från samma varv 1964, **Njord** 1969, och **Ale** år 1973 (den sistnämnda för trafiken på Vänern).

Den nuvarande **Atle** levererades år 1974 från OY Wärtsilä, Helsingfors som en i en serie om fem isbrytare varav tre till svenska staten (*Atle*, *Frej* och *Ymer*) och två till finska staten (*Urho* och *Sisu*). Atle är därmed nu femtio år gammal, men beräknas ändå ha flera tjänsteår kvar.

Atle-typen har två förliga och två akterliga propellrar. Framdrivningen är dieselektrisk och 5st 12-cylindriga dieselmotorer som via tio (sammanbyggda två och två) generatorer skapar drivningen av de fyra elektriskt drivna propellrarna. Dessutom finns fem dieselmotorer för elproduktion till fartyget i övrigt.

Fartygen har efter byggnationen konverterats så att huvudmotorerna kan drivas på både diesel och tjockolja som är billigare. Tjockoljedriften har man dock numera frångått, numera kör man således allt maskineri ombord på gasolja. Akteröver finns en helikopterplatta för en spaningshelikopter som under isbrytarexpeditioner används för att kartlägga isvallar, lämpligaste väg etc.

Fartygets längd är ca 105 meter, bredd ca 24 meter, deplacement 9 500 ton, djupgående 7,3 – 8,3 meter, och maxfart 18-19 knop. Plåttjocklek i fören 32 m/m och midskepps 28 m/m.

Dragkraften (s.k. bollard pull) för Atle är 190 ton, vilket kan jämföras med tidigare besökta supplyfartyget Brage Viking som har en dragkraft på hela 250 ton.

Huvudmaskineriet består av 5st fransktillverkade Pielstick V12-motorer på totalt 22 000 hkr. Varje motor driver en dubbel likströmgenerator med effekten 2x1605 kW.

År 2015 inledde Sjöfartsverket planeringsarbetet för ersättande för de fem statsisbrytarna Oden, Frej, Ymer, Atle och Ale. Kostnaden beräknades 2015 till ca 1-1,5 miljarder kr per fartyg.



Christer Johansson och Vambola Kallaste i maskinkontrollrummet.



Bilden visar det från borde till borde välfyllda maskinrummet med sina fem huvudmaskiner, var och en drivande en dubbel likströmgenerator. Totalt alltså tio generatorer för drift av de fyra propellrarna.



Vänstra bilden: Änden på en likströmgenerator med skyddskåpor borttagna.



Högra bilden: Maskinchefen Patrik Holgersson berättar i fartygets välutrustade maskinverkstad.

Vi informerades f.ö. om att fartyget är utrustat 3 st elektriska s.k. heelingpumpar med en total kapacitet på 13 800 m³/h med vilka fartyget med fyllandet av heelingtankar SB respektive BB kan få att kränga 13 grader åt vardera håll på 45 sekunder.



Industrigruppmedlemmarna uppe på bryggan.



BB resp. SB bryggvinge. 2:e styrman Sebastian Mårtensson berättar om den tekniska utrustningen.



Navigations- resp. radiokonsoller.



Fartygschefen Fredrik Peterson

