

2. *Manøvreevne.* Skibets Manøvreevne er særlig god. „Isbjørn“ styrer saaledes særdeles godt for Frem og kan styre for Bak, naar ikke en frisk Vind trykker paa den højthævede Forende. Skibets Drejeevne, selv i den sværeste Is, er enestaaende, endog med Skib paa Slæb, uagtet Slæbekrogen sidder en Del agtenfor midtskib. For Bak slaar Agterenden paa dybt Vand Bagbord ud; men er der kun lidt Vand under Kølen, kan det modsatte være Tilfældet, hvilket har til Følge, at Manøvre i Havn bliver noget vanskeligere at berøgne. Manøvrerne fra Maskinen har under hele Togtet været absolut paalidelige og meget hurtige.

3. *Bugseringsevne.* „Isbjørn“ er en usædvanlig god Bugserbaad, der gaar støt og rolig selv med et stort Skib paa Slæb. M/S „Peru“ f. Eks. blev saaledes trods megen Is og langsom Bak paa begge Skibets Maskiner slæbt med en Fart af 5 Knob.

(Som Følge af „Isbjørn“s store Maskinkraft kan man almindeligvis under Slæbning lade det slæbte Skibs Maskine gaa langsomt Bak for derved at formindske Faren for Kollision).

4. *Besætningen.* Skibets Besætning har vist sig at være tilstrækkelig stor til uden Overanstrengelse at betjene Skibet, dog kan den ikke være mindre. Da man paa Dækket har haft udsøgte Folk, har det været muligt at betjene Slæbetrossen uden at kalde Frivagten paa Dækket, hvorved mange Penge til Overtid er sparet. Skibets Officerer har alle vist stor Interesse for Skibet og Tjenesten og er altid gaaet i Forhaand ved forefaldende Arbejde.

C. Erfaringer og Iagttagelser.

1. *Isen.* Den Is, man i denne lange Isvinter har været udsat for, har været meget forskelligartet, men fra et Isbrydningssynspunkt har der egentlig kun været Anledning til at skelne mellem Fastis og Skruéis, herunder indbefattet Pakis. Erfaringsmæssigt bliver imidlertid praktisk talt al Fastis forandret til Skruéis, saasnart den undergives nogen større Paavirkning af Vind eller Strøm. For Isbrydningsarbejdet i Skruéis bliver det atter af den største Betydning, om Skruningerne, medens Arbejdet staar paa, er undergivet saadant Pres eller ej. Pakis glider i Følge sin Natur altid sammen om Skibet; dens Forcing er altid et Spørgsmaal om Maskinkraft. Fastis, selv om den er tyk, hindrer ikke Skibene i at følge Isbryderen, da „Isbjørn“ bryder en fuldstændig lige og ren Rende paa ca. 15 Meters Bredde, medens Isen desuden revner og skørner yderligere ca. 4 Meter, saa selv de største Skibe kan følge. Under disse Forhold kan man føre Konvoj. Er Isflagerne skudt ovenpaa hinanden, selv om de ikke er særlig tykke, dannes en sejt Masse, der fordrer nogen Kraft af de efterfølgende Skibe, men drejer det sig om kraftige Dampere, kan dog flere følge efter Isbryderen selv under saadanne Omstændigheder. Er Isen stærkt skruet og samtidig tyk, opfyldes Isbryderens Køl vand, hver Gang en Skruning er passeret, af Isstykker, som kun kraftige Dampere kan skyde til Side; de mindre kraftige fordrer Bugsering. Under disse Forhold kan man bugsere et mindre kraftigt Skib, medens et eller flere kraftige følger efter. Er der samtidig stærk Vind eller Strøm, og denne bærer tværs paa Skibenes Bevægelsesretning, kan Isen skyde sammen tæt agtenfor Isbryderen, saa selv kraftige Dampere fordrer Bugsering, hvorfor man under saadanne Forhold kan blive tvunget til kun at føre et enkelt Skib. Endelig kan, som Tilfældet var i Østersøen, Skruningerne være saa dybe, at Skibene ligger indesluttet i Is, mulig endog i en saadan Grad, at Isen er skruet helt ind under Skibsbunden, saa Skibene har Vanskelighed ved at faa Vand til Skruen eller Kølevand til Maskinen, eller af en saadan Beskaffenhed, at ingen Slæbegrejer kan holde. Under disse Forhold kan man blive tvunget til at erklære et Farvand for lukket, uagtet Isbryderen selv er i Stand til at arbejde sig igennem. Et karakteristisk Tilfælde af denne Art indtraf ved Falsterbo Natten mellem den 3. og 4. Marts. Forsøg paa at forcere Skibe igennem under slige Forhold anbefaler sig desuden ikke, ogsaa af den Grnd, at det slæbte Skib udsættes for alt for store Kraftpaavirkninger.