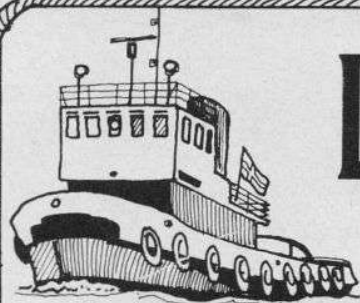
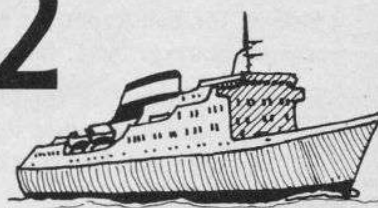




LOGGEN 2



Tidskrift för
Sällskapet för Bogser- och passagerarfartyg



Vasa—Umeå — ÅSI-Verkens bogserare
Bärgningen av Rheinfels — Kryssningsfartyg till København 1982

LOGGEN

Tidskrift för Sällskapet för Bogser- och passagerarfartyg. Nr 2, februari 1982.

Sällskapet bildades i Helsingborg den 22 mars 1981 varvid följande styrelse, tillika redaktionskommitté för sällskapets tidskrift, valdes:

Ordförande: Lennart Hellström, Box 13016, 250 13 Helsingborg, tel 042/15 74 11

Sekreterare: Jan M Svensson, Karl X Gustavsgatan 26, 252 38 Helsingborg, tel 042/ 14 22 94

Kassör: Hans-Erik Nilsson, Drottninggården 90, 261 46 Landskrona

Teknisk redaktör: Frank Stenvall, Malmgatan 3, 211 32 Malmö, tel 040/12 77 03

Medlemsavgift för 1982 är kr 50:— som betalas till postgiro 48 23 49-8. Frågor om medlemskap ställs till kassören.

Representanter:

Finland: Jukka Isomäki, Semaforbron 10 A 25, SF-00520 Helsingfors 52, tel 90/140 826

Danmark: Steen Kristensen, Frederiksgade 19, DK-3400 Hillerød, tel 02/25 17 63

Norge: Olav Moen, Ulabrandsvei 35, N-4020 Buøy.

Västtyskland: Wilfried Heide, Eggersweide 37, D-2000 Hamburg 72, tel 040/64 34 355

Holland: Nico Jonker, Watergangseweg 60, NL-1023 VN Amsterdam, tel 20/36 50 74

Belgien: Leo van Ginderen, Korte Dijkstraat 3, B-2000 Antwerpen.

DDR: Claus Rothe, Baumschulenstrasse 26, DDR-2300 Stralsund.

Italien: Giovanni Peditto, via S.S.Cecilia isol. 110, I-98100 Messina.

Portugal: Luis Miguel Correia, Apartado 3115, P-1303 Lisboa Codex.

Sällskapets tidning *Loggen* utkommer tills vidare oregelbundet i mån av pengar och material. Artiklar, notiser och bilder emotes tacksamt från medlemmar och läsare och ombedes skickas till ordföranden eller redaktören.

På omslaget: C L Hanssons bogserare *Tell* på demonstrationstur 1966 med ÅSI-Verkens vimpel hissad.

Sedan sist

har vi kunnat glädja oss åt en god tillströmning av både medlemmar och material till *Loggen*. Mycket får stå över till nästa nummer, bl a ett nytt korsord. Lösningen till korsordet i nr 1 var PETER PAN, dock avbildad i sin senare skepnad *St Clair*. Bilden togs utanför Lerwick av Frank Stenvall. Första pris, Travemünde-resan med TT-Sagalinjen, tillföll Ingvar Larsson, andra pris, Broströms-boken "Tre generationer på sju hav", gick till Christer Jansson.

Notiser

Nordsjön och Kattegatt

Safe Christina, f d *Prinsessan Christina*, inledde den 16 januari trafiken Göteborg—Frederikshavn för Vinga Line. Tio dagar senare såldes färjan, som då Göteborgs hamn inte ville anvisa någon acceptabel terminal endast tagit långtradare, tillbaka till Stena Line. Stena förmodas chartra ut båten till Nordamerika.

Bogserbåten *Victor Camp* av Göteborg har av Ove Christensen i Göteborg sålts till Bogser AB Sven i samma stad och omdöpts till *Sune*.

Victor Camp byggdes av Öresundsvarvet AB i Landskrona 1936. Varvsnummer 44. Hon byggdes till C L Hanssons Stuveri AB, Göteborg, och var kvar hos detta rederi till 1974. Hon såldes i november till Ove Christensen, Göteborg och fick namnet *Britton*. I december 1981 såldes hon av Christensens arvingar till Bogser AB Sven.

Hennes dimensioner är: 22,90 × 6,23 × 3,12 m. Tonnaget är 91 BRT och 8 NRT.

Anholtfærgeren, byggd av Frederikshavns Værft 1961 som *Læsø*, har sålts av I/S Grenaa—Anholt Færgefart till W-L Rederi AB, Göteborg, med överlämnande i Korsør vecka 1. Det meddelar tidningen *Position*, som väntar att den lilla färjan skall sättas in på svenska sjöar.

Öresund

Helsingborg—Snekkersten. Rederi AB Ölandssund sålde i december *Marina* till Tage Martinussen, Hornbæk, sedan tullstyrelsen nekat skattefria spritleveranser under tre månader. Anledningen var att tullens och rederiets uppgifter om passagerarantalet inte stämde. Beslutet berör inte den nye ägaren, som dock avser att ställa in trafiken under januari för att snygga upp båten.

Fortsättning på sid 61



Oy Vaasa — Umeå AB, Vasa

Att ett rederiföretag för passageraretrafik kom att grundas i Vasa kan betecknas som ett tillfälligheternas spel, en lycklig slump eller varför inte "ett beslut i hastigt mod". Det var ett initiativ som kom att utvecklas i en omfattning som de unga och intuitivt framsynta grundarna av Rederi AB Vasa—Umeå, knappast ens kunde drömma om, då företagets "ursprungsord" uttalades i ett på sätt och vis säreget sammanhang.

I maj 1948 hade ett möte sammankallats på Handelsgillet i Vasa för att diskutera stadens aktuella hamnfrågor. Bland mötesdeltagarna befann sig direktör Toivo Asp. Han kom vid supén efter mötet att sitta bredvid platschefen för Wärtsilä i Vasa, diplomingenjör Helge von Schoultz, som under samtalets gång på tal om aftonens diskussionsämne råkade nämna att Suomi Shippings s/s *Pörtö*, som var upptagen på Smulterö-slipen, antagligen var till salu.

"Köp *Pörtö*!" sade han helt apropå åt direktör Asp. Om denna uppmaning var menad som skämt eller allvar är svårt att veta. Direktör Asp hade ingen som helst erfarenhet av sjöfart och rederirörelse, även om han var känd som en driftig affärsman med vida vyer. Men det överraskande förslaget fascinerade honom och efter några minuter så accepterade han i princip anbudet. "Håll båten en tid, så får jag se vad jag kan göra", svarade han.

Följande dag kontaktade Toivo Asp direktör Börje Lindeman för att höra sig för om denne eventuellt var intresserad av att etablera sig som delägare i ett rederiföretag. Lindeman slog till direkt trots att han aldrig tidigare ens tänkt på att engagera sig i den branschen. Genom släktförbindelser med penningstarka doktorinnan Gunvor Neunstedt i Gamlakarleby fick han även henne att inträda såsom finansiär och intressent i rederiet. Och så började det rulla.

Den 20 maj var finansieringsfrågan klar och stiftelseurkunden löd sålunda: "Undertecknade hava i dag beslutat grunda ett aktiebolag benämnt Rederi AB Vasa—Umeå med Vasa stad som hemort och med ändamål att bedriva rederirörelse med passagerare- och fraktfartyg. Vi hava antagit nedanstående bolagsordning samt övertagit samtliga bolagets aktier på följande sätt: Toivo Asp 38 aktier, Börje Lindeman 15 aktier, Gunvor Neunstedt 47 aktier, sammanlagt 100 aktier.



Första säsongen upprätthölls trafiken av en f.d. skärgårdsbåt från Stockholm, *Pörtö*, som omdöptes till *Turisten*.

Aktiekapitalet är en miljon (1.000.000) mark, fördelat på etthundra (100) till viss man ställda aktier, envar lydande på tiotusen (10.000) mark, men kan efter därom vid bolagsstämma fattat beslut höjas till tre miljoner (3.000.000) mark genom utgivande av nya enahanda aktier av samma valör.

Samma dag undertecknades i Helsingfors det köpebrev med vilket Oy Suomi Tug Co AB sålde bolaget tillhöriga ångaren *Pörtö* till under bildande varande bolaget Rederi AB Vasa—Umeå.

Den 28 maj lämnade *Turisten*, tidigare *Pörtö*, Vasa på sin första resa till Umeå med 25 passagerare ombord, bland dem det nya rederiets hela styrelse. Det blev en hård överfärd i 7 beauforts vind, fartyget krängde våldsamt, och de flesta passagerarna var sjösjuka. Betydligt försenad kom *Turisten* till Umeå och möttes av en stor mottagningskommitté med tal och blommor.

I årsberättelsen för 1948 konstateras, att rederiet haft ett mycket händelse- och framgångsrikt första verksamhetsår, vilket gav många erfarenheter. Det stod klart för rederiets ledning att ett rymligare och mera sjövärdigt fartyg måste anskaffas. Efter många sonderingar fastnade rederiet för en offert på passagerarångaren *Tjust*. Fartyget kunde ta 200 passagerare, eller nästan dubbelt mera än *Turisten*. *Tjust* övertogs i Landskrona och under befäl av kapten Gunnar Berlin kunde hon ankra upp i Vasa den 26 december efter en stormig resa med ishinder i södra Kvarken. För att få ett lämpligt namn på fartyget utlystes i februari 1949 en tävling bland allmänheten med gratisresor Vasa—Umeå som pris. Namnpristävlingen lockade över 1.300 deltagare, och bland de insända namnförslagen fastnade bolagsstyrelsen enhälligt för *Korsholm*, efter den forna 1300-talsborgen vid gamla Vasa. Härmed inleddes Korsholms-eran i rederiets historia.

I januari 1955 ledde sonderingarna om inköp eller chartring av nytt tonnage till ett positivt resultat. Underhandlingar fördes med Ångbåts AB Åland som ägde passagerarfartyget *Viola*, ex *Fredrik Wilhelm*. Vid extra ordinarie bolagsstämma den 24 januari beslöts inköpa s/s *Viola* för ett pris av 5 miljoner mark, varav kontant erlades 3 miljoner och resterande med tre månaders växel. Direktör Asp befullmäktigades att underteckna köpebrevet.

S/s *Viola* seglades upp till Vasa av rederiets manskap i maj och omdöptes till *Korsholm II*. Under vintern genomgick både *Korsholm* och *Korsholm II* omfattande reparationer.

S/s *Korsholm II* skulle under sommarmånaderna göra en veckotur till Örnsköldsvik, varje tordag med återkomst följande dag, för att möta konkurrensen från Jakob line. Trafiken på Örnsköldsvik visade sig emellertid mindre lönsam att upprätthålla enbart i konkurrensstävande syfte, varför den upphörde. Under säsongen transporterades med rederiets två fartyg inalles 15.465 vuxna passagerare och 1.576 barn. Antalet bilar var 551 st.

Vid rederidirektionens sammanträde 1 januari 1956 meddelade direktör Asp, att han på grund av sina många andra uppdrag önskade avgå från posten som verkställande direktör. Vid mötet föreslogs att till posten skulle utses kapten Frans Evert Nyman, vilket enhälligt godtogs.

1958 blev de stora omvälvningarnas år i rederiets 10-åriga historia. Jubileet begicks den 23 maj med en middag för inbjudna ombord på s/s *Korsholm* i Umeå och ett cocktail-party i Vasa två dagar senare. Ungefär samtidigt övergick aktiemajoriteten till Merivienti Oy i Helsingfors. Vid extraordinär bolagsstämma den 25 maj beslöts att omedelbart vidtaga åtgärder för att anskaffa ett nytt passagerarfartyg för linjen. Den 1 juni 1958 uppgjordes köpekontrakt med Ångfartygs AB Kalmarsund på s/s *Öland* som efter ombyggnad i Raumo fick namnet *Korsholm III*. Bilfärjan gjorde sin jungfruresa till Umeå den 15 december under befäl av kapten K G Jakobson och med ett nytt rederimärke på skorstenen.

Rederiets tolfte verksamhetsår, 1959, blev rekordåret i många avseenden. Tonnaget ökades i form av inköp av en tredje passagerarebåt, s/s *Örnen*, som i september förvärvades från Svenska Rederi AB Öresund i Malmö för 29.000 engelska pund. Omsättningen under året visade den hittills största noteringen: 94.883.915 mark mot 59.821.555 året innan. Till det goda resultatet bidrog vädrets makter, som tillät Kvarken-trafiken att pågå från den 11 maj till den 7 november, vilket innebar att resornas antal ökade från 182 till 236 jämfört med föregående år.

Vasarederiets första - och dittills enda - nybygge sjösattes den 29 september 1962 vid Falkenbergs varv. Stapellöpningsceremonin skedde under sedvanliga ceremonier i närvaro av landshövdingen i Vasa län, K G R Ahlbäck med fru, rederiets hela direktion med damer samt ett stort antal inbjudna från Sverige. Gudmor var fru Liisa Ahlbäck, som gav det nya fartyget namnet *Vaasa*. Överlåtelsen ägde rum den 15 december, varefter fartyget omedelbart insattes i lasttrafik på Finland—England med Oy Finnlines Ltd som korrespondensredare. Nybygget var en så kallad paragrafbåt och var utrustad för transport av 80 personbilar och 300 passagerare. Avsikten var att under högsäsongen insätta fartyget på linjen Vasa—Holmsund med en tur per dag i vardera riktningen. Samtidigt som rederiet fick förstärkning till sitt tonnage, decimerades det i någon mån. Vid extra bolagsstämma i november beslöts nämligen att sälja rederiets äldsta fartyg, s/s *Korsholm II* till försvarsmakten för 3,5 miljoner mark.

Planerna på att anskaffa en ny bilfärja aktualiserades på allvar vid direktionens sammanträde den 19 april 1963. Ordföranden fick styrelsens medgivande att införskaffa anbud på en för rederiet lämplig bilfärja. Vid ett nytt möte den 20 augusti 1964 framlade direktör Evert Nyman förslag på två färjor, vilka var till salu i Sverige, nämligen m/s *Thjelvar* och m/s *Prinsessan Christina*. Kapten Nyman fick fullmakt att fortsätta underhandlingarna med Rederi AB Gotland i Visby vilka var ägare till *Thjelvar*. Denna bilfärja ansågs lämpligare än *Prinsessan Christina*, som visserligen hade något större bilkapacitet, men färre passagerarehytter. På grund av bankernas strama kreditinställning beslöts att sälja *Vaasa* för delfinansiering av färjeköpet. Efter omfattande reparationer överläts färjan i Oskarshamn den 3 december med det nya namnet *Wasa Express* målat i bogen.

Vid extra bolagsstämma den 10 juni 1965 fattades beslut om att ändra bolagets namn till Oy *Vaasa—Umeå AB*.

Rederiet bröt passagerarvallen 100.000 under seglationsperioden 20 maj 1966—7 januari 1967, för övrigt första gången som rederiet upprätthöll passageraretrafik över årsskiftet.

Rederiledningen hade konstaterat, att en ny större färja av typen *Wasa Express* måste anskaffas så snart som möjligt för att ersätta tonnageförlusten efter försäljningen 1966 av s/s *Örnen*. Man ville kunna tillgodose det ständigt ökande trafikbehovet för passagerar- och biltransporter och särskilt ökningen av tunga lastvagnar.

Efter grundliga undersökningar av utbuden på marknaden beslöt direktionen att ingå med anbud på m/s *Finndana*, tillhörande Merivienti Oy och m/s *Prinsessan Christina* som ägdes av Rederi AB Göteborg—Frederikshavn-linjen och som man avböjt två år tidigare. Efter långvariga överläggningar och grundliga tekniska och ekonomiska utredningar stannade man för *Prinsessan Christina*. Köpekontraktet undertecknades den 25 oktober. Köpesumman var 7.085.000 svenska kronor på särskilda betalningsvillkor.

Färjan levererades den 15 mars 1967 med namnet *Botnia Express* och gick med full last av volvobilar till Hangö.

En stor händelse i *Vaasa—Umeå* rederiets historia - speciellt ur publicitetssynpunkt - blev den nya bilfärjan *Botnia Express'* premiärtur på den nya linjen Vasa—Sundsvall. Aldrig tidigare hade en passagerarrutt i rederiets regi öppnats med en sådan yttre festivitas som den den 26—27 maj 1967. Fredagen den 26 maj avgick *Botnia Express* från Vasa med rederidirektionen och inbjudna representanter för staden, affärs- och tidningsvärlden plus ett 150-tal passagerare ombord. Mottagandet i Sundsvall vid färjans ankomst blev storstatligt.

Sundsvall hade rustat sig på olika sätt för evenemanget. Tidningarna gav ut speciella Vasa-nummer på fredagen, stadens museum hade vernissage på utställningen "Botnia — Kulturkontakter Finland—Sveri-



De tre *Korsholm*:

Överst den första, som sattes i trafik på Umeå 1949, därunder *Korsholm II*, som var fem år äldre (byggd 1893), och längst ner *Korsholm III*, kraftigt ombyggd sedan sin tid som postångaren *Öland (II)*. (Om denna kan man läsa mera i den nyutkomna boken *Ölandsposten*.)

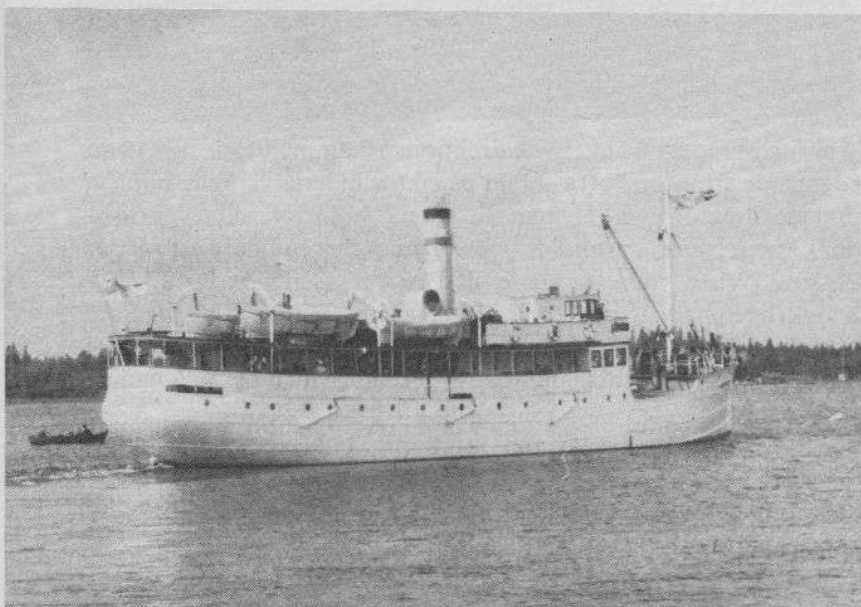


Foto Matti Pietikäinen.

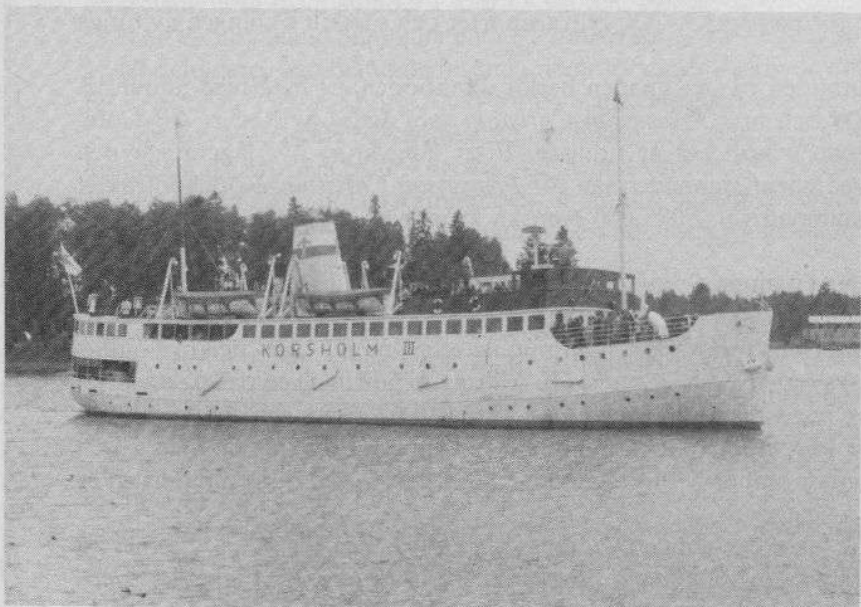


Foto Matti Pietikäinen.

ge". Det flaggades blå-gult och blå-vitt. Staden ville både värdigt och synligt uppmärksamma den nya sjökontakten efter många års uppehåll i trafiken mellan de två städerna.

Vid direktionsmöte den 18 april 1968 konstaterades att *Wasa Express* småningom borde kompletteras med en snabbare färja och direktör Nyman gavs i uppdrag att undersöka marknaden.

Vid ett möte den 29 oktober föredrogs ett skriftligt försäljningsanbud på m/s *Prinsessan Margaretha*, ägd av Rederi AB Göteborg—Frederikshavn-linjen. Priset var 10 miljoner svenska kronor, men sänktes senare till 9.200.000 kronor, varav 2,5 miljoner skulle erläggas vid köpets uppgörande och återstoden under fem års tid med 6 $\frac{3}{4}$ % ränta. Vid möte den 28 november godkändes detta köpekontrakt enhälligt.

M/s *Prinsessan Margaretha*, byggd 1963 i Ålborg, skulle övertas först 1970 och kom att segla under rederiets flagg med namnet *Polar Express*. Rederiet hade dock tidigt erfarit, att man i Örnsköldsvik umgicks med planer på att anskaffa en passagerarebåt, finansierad av lokala intressenter för att insättas i trafik på Vasa, och därför ansåg rederiet det var riktigt att inköpa ett äldre passagerarefartyg för att möta denna konkurrens redan under säsongen 1969.

Örnsköldsviksplanerna gick visserligen om intet, då man inte kunde anskaffa ett sjövärdigt fartyg för överkomligt pris, men vasarederiet förvärvade 1 januari 1969 s/s *Oulutar*, ex *Wellamo*, som under namnet *Örnen* under en säsong upprätthöll trafiken på linjen Vasa—Örnsköldsvik, tills rederiet genom tillkomsten av m/s *Polar Express* kunde överta denna rutt och behålla den i sin regi.

År 1970, rederiets 23:e verksamhetsår, gick i dubbel mening i färjornas tecken. Redan vid direktionsmöte i maj 1969 umgicks rederiet med planer på att anskaffa ett nybygge, en bilfärja i isklass 1A, som kunde möjliggöra en längre tids vintertrafik över Kvarken.

Rederidirektören Evert Nyman hade varit ute på spaning efter lämpliga färjor och kunde vid direktionsmöte den 6 maj 1970 ge ett orienterande meddelande om vad som för tillfället lämpligen stod till buds på denna marknad.

I första rummet ställde han m/s *Prinsessan Désirée*, byggd på samma varv i Ålborg som rederiets tre andra färjor, de ursprungliga "prinsessorna". Färjan var i samma storleksklass som *Polar Express* och priset var 12 miljoner mark, men överlåtelsen skulle kunna ske först våren 1971. Vid diskussionen betonades att den nya färjan borde var "genomkörbar" för bilar, och direktör Nyman fick i uppdrag att i samråd med direktionens ordförande Nurmela fortsätta underhandlingarna om inköp av färjan.

Det fanns nämligen en del juridiska omständigheter att utreda i samband med förvärvet. Stena AB i Göteborg hade med ett kontrakt reserverat färjan för sin räkning, och leveranstiden var enligt avtalet maj 1971. Rederiet övertog först detta kontrakt av Stena AB den 13 juli och undertecknade tre dagar senare ett nytt köpekontrakt med ägaren GFL-linjen. Färjan överläts den 16 februari 1971, men befraktades av sin tidigare ägare en tid in på 1971.

Vid en pressinformation den 29 juli 1970 meddelade rederiet officiellt, att en fjärde bilfärja inköpts och att trafik på linjen Sundsvall—Björneborg skulle öppnas följande år. I rekamsyfte liksom vid namngivningen åt den första s/s *Korsholm* år 1949, anordnade rederiet i augusti 1970 en pristävlan både i Finland och Sverige om namn åt den nya färjan. Tävlings tiden utgick den 15 september och namnet blev *Fenno Express*. Andra namnförslag som inkom var *Fenno*, *Kvarken Express*, *Nord Express*, *Umeå Express*, *Finn Express*, *Koskenkorva Express* och *Shurken af Finland*. Linjen Mäntyluohto (utanför Björneborg) — Sundsvall invigdes den 17 juni 1971 med *Polar Express* och trafikerades dagligen t o m 30 oktober. 1972 upprätthölls trafiken 5 maj—31 augusti men upphörde därefter på grund av olönsamhet.

Vid ett möte den 8 september 1970 konstaterade direktör Nyman att en fjärde färja var nödvändig för Björneborg—Sundsvalls-linjen och Nyman fick i uppdrag att undersöka på vilka villkor speciellt tyska varv skulle kunna leverera en ny bilfärja. I november redogjorde Nyman vid ett sammanträde för de offerter som ingått på nybyggen av en isförstärkt färja. Stockholms Rederi AB Svea hade offererat bilfärjan *Scania* för 23 miljoner medan de tyska varvens offerter låg på 31,8—33,1 miljoner finmark. Efter långa diskussioner ansåg man att bolaget inte hade möjligheter att anta någon av varvens offerter.

Vid ingången till 1972 kunde rederiet skriva in ett helt nytt kapitel i sjöhistorien: *Scania Express* av isklass 1 A inledde vintertrafik över Kvarken. Målet att nå fram till en året-runt-trafik var sålunda inte mera någon utopi utan en realistisk möjlighet. Denna utveckling gav självfallet ytterligare vind åt strävandena att förmå de finska och svenska sjöfartsmyndigheterna att så snart som möjligt avdela isbrytarkrafter för en regelbunden vintertrafik på bottniska hamnar. Rederiet fullbordade sin 25:e seglationssäsong under så gynnsamma stjärnor över Kvarken, att man kunde jubileumssegla med flaggan i topp året runt. Därmed rundade rederiet den målprick som man siktat på med stora förhoppningar — en seglation utan avbrott in i följande solvarv, följande verksamhetsår.

1974 var en tillbakagång för rederiets olika linjer. Umeå—Vasa hade 204.338 passagerare, ett minus på



Scania Express, den första färjan som klarade Bottenvikens isar.

30,2 %, 31.887 personbilar, ett minus på 15,1 % och 2.366 lastbilar, ett minus på 28,3 %. Örnsköldsvik—Vasa hade 12.916 passagerare, 3.269 personbilar och 95 lastbilar. Sundsvall—Vasa hade den minsta minskningen och befordrade 104.775 personer, 22.576 personbilar samt 2.055 lastbilar.

Oy Vaasa—Umeå AB har under de senaste åren sålt tre färjor, *Wasa Express*, *Botnia Express* och *Scania Express* till Egypten, Uruguay respektive Gotlandsbolaget. Samtidigt har man köpt en av Viking Lines större bilfärjor, *Viking 3*, som fick överta namnet *Wasa Express*. Detta nyförvärv hade en gynnsam inverkan på trafikutvecklingen. Genom sin isklass och maskinstyrka förmådde hon upprätthålla trafiken över Bottenviken året runt. 1977 påbörjade Vasa kommun att bygga om rederiets terminal, så att man fick färjelägen som anpassades för färjor av större dimensioner. 1979 inköptes åter en bekant färja, *Diana*, som fick namnet *Botnia Express*. 1981 kom så den första jumbofärjan i rederiets tjänst. Det var Rederi AB Gotlands nybygge *Wasa Star*, som var för stor för ägarna och troligen kommer denna färja att övergå till rederiet efter chartertiden då det har visat sig att hon är perfekt för sin rutt.

Rederiets flotta omfattar idag fem fartyg. Vasa—Umeå trafikeras året runt, medan *Wasa Star* på Vasa—Sundsvall gör uppehåll under februari och mars.

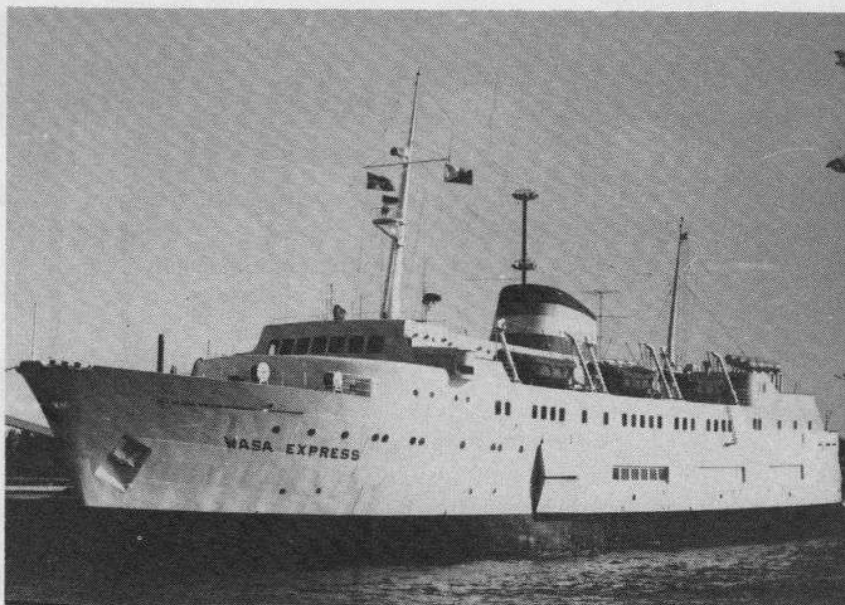
Fleetlist

1. s/s *Turisten*. Byggd 1884 av Brynäs Varf, Gävle. Loa/lpp 32,37 m/30,08 m, br 5,69 m, djupg 2,58 m, GRT 171 ton, NRT 104 ton, 120 passagerare. 1 × 2-cyl. Atlas. 198 bhp. 10 knop.
 1884—1895 *Hillersjö*
 Ångfartygs AB Svartsjölandet, Stockholm.
 1895—1914 Ångfartygs AB Gamla Svartsjölandet, Stockholm.
 1914—1917 *Hesselby*
 Ångfartygs AB Gamla Svartsjölandet, Stockholm.
 1917—1925 Ångfartygs AB Drottningholm—Fittja, Stockholm.
 1925—1934 Trafik Ab Mälaren—Hjelmaren, Stockholm.
 1934—1935 Gunnar Thorslund, Stockholm.

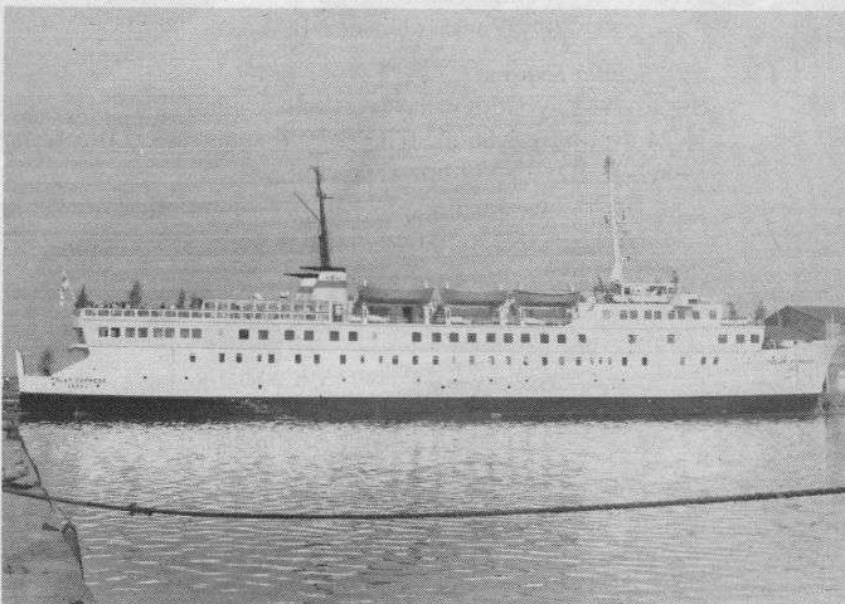
- 1935—1942 *Toimi*
Meritoimi Oy, Åbo.
- 1942—1944 Northern Steamship Co Ltd, Helsingfors.
- 1944—1946 *Pörtö*
Oy Suomi Shipping, Helsingfors.
- 1946—1948 Oy Suomi Tug Co AB, Helsingfors.
- 1948—1950 *Turisten*
Rederi AB Waasa—Umeå Oy, Vasa.
- 1950—1960 AB Kronvik, Helsingfors.
- 1960 Söld till lokala köpare för upphuggning.
2. *s/s Korsholm*
Byggd 1898 av Göteborgs Mekaniska Verkstads AB, Göteborg. Varvsnummer. Loa/lpp 39,09 m/36,43 m, br 6,82 m, djup 2,85 m, GRT 291 ton, NRT 132 ton, 200 passagerare. 1 × 2-cyl. Göteborgs M/V. 307 bhp. 10 knop.
- 1898—1947 *Tjust*
Tjusts Nya Ångfartygs AB, Västervik.
- 1947—1948 Ångfartygs AB Gamleby, Gamleby.
- 1948—1958 *Korsholm*
Rederi AB Wasa—Umeå Oy, Vasa.
- 1958 Söld till lokala köpare för upphuggning.
3. *s/s Korsholm II*
Byggd 1893 av W Rosenlew & Co, Björneborg. Loa/lpp 40,01 m/38,41 m, br 7,00 m, djup 3,30 m, GRT 333 ton, NRT 170 ton, 200 passagerare, 10 personbilar. 1 × 2-cyl. Rosenlew. 400 bhp. 10 knop.
- 1893—1897 *Fredrik Wilhelm*
W Rosenlew & Co, Björneborg.
- 1897—1902 Wasa—Nordsjö Ångbåts AB, Vasa.
- 1902—1907 W Rosenlew & Co, Björneborg.
- 1907—1913 Åbo Läns Lust Ångfartygs AB, Åbo.
- 1913—1920 *Viola*
Helsingfors Ångfartygs AB, Helsingfors.
- 1920—1940 Finska Ångfartygs AB, Helsingfors.
- 1940—1955 Ångbåts AB Åland, Mariehamn.
- 1955—1962 *Korsholm II*
Rederi AB Vasa—Umeå, Vasa.
- 1962—1967 *Korsholm*
Finska Staten, Helsingfors.
- 1967—1968 Kaarinen Romulike, Åbo.
- 1968— *Messina I*
Laivanisännistöyhtiö Messina, Åbo.
4. *s/s Korsholm III*
Byggd 1931 av Oskarshamns Mekaniska Verkstad, Oskarshamn. Varvsnummer 280. Loa/lpp 48,79 m/36,53 m, br 8,56 m, djup 3,50 m, GRT 421 ton, NRT 150 ton, 350 passagerare, 30 personbilar. 1 × 3-cyl. Oskarshamn M/V. 865 bhp. 10,5 knop.
- 1931—1952 *Öland*
Kungliga Postverket, Stockholm.
- 1952—1959 Ångbåts AB Kalmar, Kalmar.
- 1959—1967 *Korsholm III*
Rederi AB Vasa—Umeå, Vasa.
- 1967— *Korsholm*
Finska Staten, Helsingfors.
5. *s/s Örnen*
Byggd 1903 av A/S Burmeister & Wain, Köpenhamn. Varvsnummer 269. Loa/lpp 62,78 m/58,56 m, br 9,10 m, djup 4,30 m, GRT 958 ton, NRT 403 ton, 450 passagerare, 40 personbilar.

- 1 × 3-cyl. B & W. 836 bhp. 12 ¹/₄ knop.
- 1909—1929 *Ørnen*
D/S paa Bornholm af 1866, Neksö.
- 1929—1950 *Örnen*
Stockholms Rederi AB Svea, Stockholm.
- 1950—1959 Oy Vaasa—Umeå AB, Vasa.
- 1966—1968 *Rudiae*
Antonio Rubauda, Savona.
- 1968—1974 *Rumba*
Rosvega Maritime S.A, Panama.
- 1974
Såld till italienska köpare för upphuggning.
6. m/s *Vaasa*
Byggd 1962 av AB Falkenbergs Varv, Falkenberg. Varvsnummer 134. Loa/lpp 74,47 m/69,77 m, br 10,82 m, djupg 5,02 m, GRT 1 099 ton, NRT 763 ton. 300 passagerare. 80 personbilar. 1 × 8-cyl. MAN. 1 300 bhp. 12 knop.
- 1962—1964 *Vaasa*
Rederi AB Wasa—Umeå, Vasa.
- 1964—1972 *Bure*
Fred Olsen & Co, Oslo.
- 1972—1973 *Lagoa*
Empresa Insulana de Navegacao S.a.r.l, Lissabon.
- 1973—
G.T.M Companhia Portuguesa de Transportes Maritimos S.a.r.l, Lissabon.
7. m/s *Wasa Express*
Byggd av Helsingör Jernskibs- & Maskinbyggeri A/S 1955. Varvsnummer. Loa/lpp 84,41 m/74,07 m, br 14,53 m, djupg 4,50 m, GRT 2 177 ton, NRT 818 ton, 809 passagerare, 75 personbilar. 2 × 5-cyl. Nohab Polar. 4 000 bhp. 17 knop.
- 1955—1962 *Prinsessan Margaretha*
Rederi AB Göteborgs—Frederikshavns Linjen, Göteborg.
- 1962—1964 *Thjelvar*
Rederi AB Gotland, Visby.
- 1964—1975 *Wasa Express*
Rederi AB Wasa—Umeå, Vasa.
- 1975—
Alanoud
Alexandria Shipping & Navigation Co, Alexandria.
8. m/s *Botnia Express*
Byggd 1960 av Aalborg Vaerft A/S, Ålborg. Varvsnummer 130. Loa/lpp 86,47 m/78,01 m, br 14,79 m, djupg 4,35 m, GRT 2 240 ton, NRT 1 096 ton, 809 passagerare, 140 personbilar. 2 × 5-cyl. Polar. 4 000 bhp. 17 knop.
- 1960—1967 *Prinsessan Christina*
Rederi AB Göteborg—Frederikshavns Linjen, Göteborg.
- 1967—1975 *Botnia Express*
Oy Vaasa—Umeå AB, Vasa.
- 1975—
General Jose Artigas
Navegacion Atlantida S.A, Montevideo.
9. m/s *Polar Express*
Byggd 1963 av Aalborg Vaerft A/S, Ålborg. Varvsnummer. 140. Loa/lpp 91,01 m/81,38 m, br 15,51 m, djupg 4,20 m, GRT 2 866 ton, NRT 1 450 ton, 1 060 passagerare, 150 personbilar. 2 × 6-cyl. Nydqvist & Holm. 4 800 bhp. 18 knop.
- 1963—1969 *Prinsessan Margaretha*
Rederi AB Göteborg—Frederikshavn Linjen, Göteborg.
- 1969
Oy Vaasa—Umeå AB, Vasa.
- 1969—
Polar Express
Oy Vaasa-Umeå AB, Vasa.

F d *Prinsessan Margaretha* av 1955,
inköpt (som *Thjelvar*) 1964 och
omdöpt till *Wasa Express*. Foto
11.8.1971.



F d *Prinsessan Margaretha* av 1963,
inköpt 1967 och omdöpt till *Polar
Express*. Foto Matti Pietikäinen.



Wasa Express (2) lägger till i Sunds-
vall 7.6.1977. Foto Frank Stenvall.



10. *s/s Örnen*
 Byggd 1927 av A/S Burmeister & Wain, Köpenhamn. Varvsnummer 182. Loa/lpp 79,98 m/76,19 m, br 12,24 m, djupg 5,21 m, 480 passagerare, 30 personbilar. 1 × 3-cyl. B & W 2 190 bhp. 13 knop
 1927—1967 *Wellamo*
 Finska Ångfartygs AB, Helsingfors.
 1967—1969 *Oulutar*
 M Ravanheimo Oy, Gamlakarleby.
 1969 *Örnen*
 Oy Vaasa-Umeå AB, Vasa.
 1969 Såld till Helsingin Romuliike, Helsingfors för upphuggning, vilken verkställdes 1971.

11. *m/s Fenno Express*
 Byggd 1965 av Aalborg Vaerft A/S, Ålborg. Varvsnummer 152. Loa/lpp 91,27 m/81,06 m, br 15,88 m, djupg 4,20 m, GRT 3 090 ton, NRT 1 535 ton, 1 040 passagerare, 150 personbilar. 2 × 7-cyl. Polar. 5 600 bhp. 17 knop.
 1965—1970 *Prinsessan Desirée*
 Rederi AB Göteborg—Frederikshavn Linjen, Göteborg.
 1970—*Fenno Express*
 Oy Vaasa—Umeå AB, Vasa.

12. *m/s Scania Express*
 Byggd 1964 av Uddevallavarvet AB, Uddevalla. Varvsnummer 264. Loa/lpp 78,51 m/72,02 m, br 16,24 m, djupg 3,86 m, GRT 2 5050 ton, NRT 1 015 ton, 816 passagerare, 100 personbilar. 2 × 12-cyl. KHD. 5 150 bhp. 17 knop.
 1964—1971 *Scania*
 Stockholms Rederi AB Svea, Stockholm.
 1971—1976 *Scania Express*
 Oy Vaasa—Umeå AB, Vasa.
 1976—1981 *Polhem*
 Gotlandstrafiken AB, Visby.
 1981—*Nereus*
 Vasilios A Agapitos, Piraeus.

13. *m/s Wasa Express*
 Byggd 1972 av Jos L Meyer Schiffswerft, Papenburg. Varvsnummer 565. Loa/lpp 108,72m/96,53 m, br 17,25 m, djupg 4,60 m, GRT 4 299 ton, NRT 1 880 ton, 1 200 passagerare, 265 personbilar. 2 × 12-cyl. KHD. 8 000 bhp. 18 ³/₄ knop.
 1972—1976 *Viking 3*
 Rederi AB Sally, Mariehamn.
 1976—*Wasa Express*
 Oy Vaasa—Umeå AB, Vasa.

14. *m/s Botnia Express*
 Bygg 1972 av Jos L Meyer Schiffswerft, Papenburg. Varvsnummer 556. Loa/lpp 108,69m/96,49 m, br 17,25 m, djupg 4,60 m, GRT 4 151 ton, NRT 1 719 ton, 1 200 passagerare, 265 personbilar. 2 × 12-cyl. KHD. 8 000 bhp. 18 ¹/₂ knop.
 1972—1979 *Diana*
 Rederi AB Slite, Slite.
 1979—*Botnia Express*
 Oy Vaasa—Umeå AB, Vasa.

15. *m/s Wasa Star*
 Byggd av Götaverken—Öresundsvarvet AB, Landskrona. Varvsnummer. 279. Loa/lpp 142,30 m/132,00 m, br 24,52 m, djupg 5,51 m, GRT 14 919 ton, NRT 8 342 ton, 2 000 passagerare, 515 personbilar. 4 × 8-cyl. B & W. 29 200 bhp. 21 knop.
 1981—*Wasa Star*
 Rederi AB Gotland, Visby

Målet!

Vasabåtarnas stora bilfärjor går från Umeå och Sundsvall till Vasa, mitt i Finland. Norrlandskustens roligaste resmål.

Hör dig för om paketpriser, grupprabatter, årsfester, konferensarrangemang osv hos resebyrån eller hos Vasabåtarna.
090-409 80.



Gör en resa. Ta en paus i vardan!



AB Åsiverken, Åmål

Från lakan och ryggsäckar till bogserare och färjor.

AB Åsiverken startades 1944 av direktör Gösta Nordström tillsammans med andra affärsmän från Åmål. Bildandet skedde genom inköp av ett konkursföretag, som tillverkade bland annat ryggsäckar och lakan för armén. Det nya företaget fick namnet Åmåls Sportindustri och tillverkningen av ovan nämnda produkter fortsattes till krigets slut. Då startades tillverkning av reseffekter för den privata marknaden.

1946 inköptes det nuvarande varvsområdet, på vilket fanns en äldre snickerilokal för tillverkning av fönster. Företagets namn ändrades till AB Åsiverken. Strax efter detta förvärvade direktör Gösta Nordström hela aktiestocken. I dag innehas aktierna av bolagets verkställande direktör Hans Nordström och ingenjör Erik Nordström.

Omedelbart efter aktieköpet anlades vid varvet en slip och efter hand byggdes anläggningen ut, avseende nybyggnadsbäddar och verkstäder.

Vid varvet sysselsättes för närvarande cirka 110 personer, och man levererar i genomsnitt fyra nybyggen per år. Årsomsättningen är cirka 30-45 miljoner kronor, beroende på vilken typ av fartyg som är under byggnad.

Sedan många år tillbaka präglas varvsrörelsen av en långt driven specialisering. Produktionen har i högsta grad inriktats på tillverkning av större bogserbåtar, kombinerade bil- och passagerarefärjor samt olika typer av skräddarsydda specialfartyg, såsom buoy service vessels, fyrbyggnadsfartyg, dieselelektriska hamn- och kustisbrytare, brandbåtar etc. Detta har medfört att konkurrensförmågan har kunnat stärkas undan för undan.

Varvets kundkrets utgöres huvudsakligen av svenska och utländska hamnmyndigheter och bogserbåtsredier, Statens Vägverk, Sjöfartsverket, Försvarets Materielverk etc.

Inneliggande orderstock har ett värde av cirka 30 miljoner kronor, motsvarande leveranser under ungefär ett år framåt. Förhandlingar förs dessutom om order, vilka kommer att belägga varvet ytterligare ett år framåt.

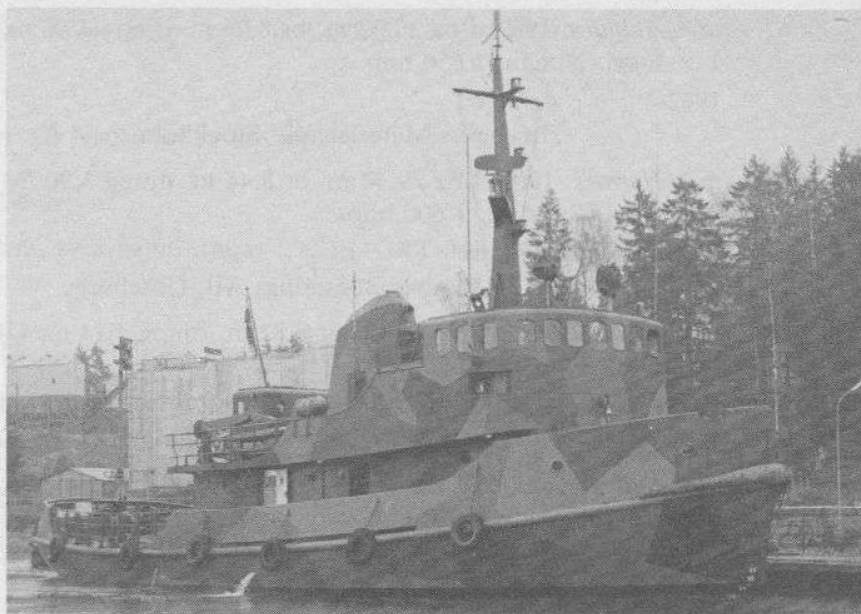
Varvets framtida marknad torde ligga inom de sektorer varvet hittills arbetat med och således är väl förtrogna med. Sjöfartsverket, Statens Vägverk och Marinen har ersättningsbehov på fartygssidan. Bogserbåtsflottorna behöver förnyas och man tror på ett ökat behov av kustbogsering av såväl tunga transporter som bulktransporter. Den svenska fiskeflottan behöver också moderniseras och produktion av fiskefartyg passar utmärkt för varvets produktion.

Bogserbåtar byggda vid Åsiverken.

21. m/s *Vattengrogg*. 1954. Loa 25,37 m, br 5,60 m, djupg 2,40 m, GRT 107 ton, NRT 68 ton, 8 knop. 1 × 2-cyl. Skandia, 120 bhp.
1954—1973 *Vattengrogg*
Ångbåts AB. Grogg, Stockhlm.
1973—1979 *Ran*
Stockholms Hamnkontor, Stockholm.
1979—1980 *Ran av Stockholm*
Åke Bohlin, Farsta.
1980—
Sydsjär
Allan Landström, Västervik.
25. m/s *Sölje*. 1955. Loa 16,65 m, br 4,52 m, djupg 2,70 m, GRT 36 ton, NRT 0 ton, 12 knop. 1 × 2-cyl. Skandia, 210 bhp.
1955—1974 *Sölje*
Billeruds AB, Sjöfö.
1974—1978 Ralph Andersson, Lilla Edet.
1978—
J H G Frendin, Alsvik.
34. m/s *Grandgrogg*. 1957. Loa 28,80 m, br 8,004 m, djupg 4,55 m, GRT 198 ton, NRT 53 ton, 12,5 knop. 1 × 7-cyl. Nohab, 1 200 bhp.
1957—1965 *Grandgrogg*
A F Söderströms Skeppsstuveri AB, Stockholm.
1965—1968 *Triton*
Bergnings- & Dykeri AB Neptun, Stockholm.
1968—
Karlstads Hamnstyrelse, Karlstad.
40. m/s *Pampus*. 1958. Loa 28,78 m, br 8,06 m, djupg 3,99 m, GRT 206 ton, NRT 0 ton. 1 × 6-cyl. Nohab, 1 200 bhp.
1958—
Pampus
Norrköpings Hamnkontor, Norrköping.
41. m/s *Tor*. 1958. Loa 22,18 m, br 6,84 m, djupg 2,60 m, GRT 98 ton, NRT 26 ton, 10 knop. 1 × 5-cyl. Skandia, 760 bhp.
1958—1966 *Tor*
Uddevallavarvet AB, Uddevalla.
1966—1969 Rederi AB Tyr, Uddevalla.
1969—1977 Kai Olin, Åbo.
1977—1978 *Torvik*
Kai Olin, Åbo.
1978
Oy Hinaus-Bogser AB, Hamina.
1978—
Oy Hangon Hinaus AB, Hangö.
42. m/s *Holmsund*. 1958. Loa 29,01 m, br 8,31 m, djupg 3,81 m, GRT 210 ton, NRT 62 ton, 12, 5 knop. 1 × 4-cyl. Nohab, 800 bhp.
1958—1968 *Holmsund*
Svenska Cellulosa AB, Sundsvall.
1968—1978 *Obbola*
SCA-Transport AB, Sundsvall.
1978—1980 *Erik*
K-E Nordgren, Örnsköldsvik.
1980—
Renö
Wiréns Rederi AB, Piteå.
43. m/s *Axel Enström*. 1958. Loa 33,02 m, br 9,02 m, djupg 4,02 m, GRT 284 ton, NRT 77 ton, 13 knop. 1 × 6-cyl. Nohab, 1 600 bhp.
1958—1968 *Axel Enström*

- Svenska Cellulosa AB, Sundsvall.
1968— SCA-Transport AB, Sundsvall.
47. m/s *Netuno*. 1959. Loa 28,02 m, br 8,31 m, djupg 3,21 m, GRT 181 ton, NRT 0 ton, 8 knop.
2 × 7 cyl. MAN, 1 430 bhp.
1959— *Netuno*
Petroleo Brasileiro S.A. — Petrobas, Salvador.
48. m/s *Jupiter*. 1959. Loa 28,02 m, br 8,31 m, djupg 3,21 m, GRT 181 ton, NRT 0 ton, 8 knop.
2 × 7-cyl. MAN, 1 430 bhp.
1959— *Jupiter*
Petroleo Brasileiro S.A. — Petrobas, Salvador.
50. m/s *Tyr*. 1960. Loa 25,02 m, br 7,88 m, djupg 3,52 m, GRT 158 ton, NRT 39 ton, 11 knop.
1 × 6-cyl. MaK, 800 bhp.
1960—1960 *Tyr*
Rederi AB Tyr, Uddevalla.
1969—1971 Uddevalla Stads Hamnförvaltning, Uddevalla.
1971—1975 AB Bohus-Tug Ltd, Uddevalla.
1975—1977 Partrederi Arne Hembrand, Uddevalla.
1977— Ingemar Hanssons Rederi AB, Båtskärsnäs.
53. m/s *Bill*. 1960. Loa 25,38 m, br 7,62 m, djupg 3,90 m, GRT 182 ton, NRT 57 ton, 12 knop.
1 × 4-cyl. Nohab, 1 020 bhp.
1960—1978 *Bill*
Stockholms Transport & Bogserings AB, Stockholm.
1978—1979 *Bill*
Broströms Rederi AB, Stockholm.
1979— *Hercules*
Jakobstads Bogser AB, Jakobstad.
55. m/s *Fredsgrogg*. 1961. Loa 28,76 m, br 8,34 m, djupg 3,99 m, GRT 200 ton, NRT 50 ton, 14 knop.
1 × 6-cyl. Nohab, 1 260 bhp.
1960—1967 *Fredsgrogg*
A F Söderströms Skeppsstuveri AB, Stockholm.
1967—1978 *Thetis*
Bergnings- & Dykeri AB Neptun, Stockholm.
1978— Broströms Rederi AB, Stockholm.
56. m/s *Ted*. 1961. Loa 26,22 m, br 7,88 m, djupg 3,52 m. GRT 164 ton, NRT 44 ton, 11 knop.
1 × 8-cyl. MaK, 1 300 bhp.
1961—1969 *Ted*
Ångbåts AB Bohuslänska Kusten, Uddevalla.
1969—1971 Uddevalla Stads Hamnförvaltning, Uddevalla.
1971— AB Bohus-Tug Ltd, Uddevalla.
57. m/s *Castor*. 1961. Loa 28,02 m, br 8,31 m, djupg 3,21 m, GRT 181 ton, NRT 0 ton, 8 knop.
2 × 6-cyl. MAN, 1 430 bhp.
1961— *Castor*
Petroleo Brasileiro S.A. — Petrobas, Rio de Janeiro.
58. m/s *Pollux*. 1961. Loa 28,02 m, br 8,31 m, djupg 3,21 m, GRT 181 ton, NRT 0 ton, 8 knop.
2 × 6-cyl. MAN, 1 430 bhp.
1961— *Pollux*
Petroleo Brasileiro S.A. — Petrobas, Rio de Janeiro.
60. m/s *Gibb*. 1962. Loa 30,72 m, br 8,62 m, djupg 4,75 m, GRT 280 ton, NRT 78 ton, 12,5 knop.
1 × 6-cyl. Nohab, 1 650 bhp.
1962— *Gibb*
Rederi AB. Hållandia, Örnsköldsvik.

Marinförvaltningens bogserare *Ajax*, ÅSI-Verkens 66:e nybygge, med en sexcylindrig Nohab-diesel på 1650 hk.



Uleåborg Stads bogserare *Tuura*, levererad 1971



Nybyggnad nr 111, *Jääsalo*.



61. m/s *Achilles*. 1962. Loa 36,22 m, br 8,76 m, djupg 4,86 m, GRT 296 ton, NRT 0 ton, 12 knop.
1 × 6-cyl. Nohab, 1 650 bhp.
1962— *Achilles*
Försvarets Materielverk, Stockholm.
64. m/s *Hermes*. 1963. Loa 29,42 m, br 8,44 m, djupg 3,90 m, GRT 242 ton, NRT 68 ton, 13 knop.
2 × 8-cyl. Pielstick, 1 600 bhp.
1963— *Hermes*
C L Hanssons Bogserings AB, Göteborg.
66. m/s *Ajax*. 1963. Loa 33,02 m, br 8,82 m, djupg 4,14 m, GRT 296 ton, NRT 0 ton, 13 knop.
1 × 6-cyl. Nohab, 1 650 bhp.
1963— *Ajax*
Försvarets Materielverk, Stockholm.
67. m/s *Jääkotka*. 1963. Loa 33,96 m, br 9,30 m, djupg 4,50 m, GRT 339 ton, NRT 0 ton, 13 knop.
1 × 6-cyl. Nohab, 1 650 bhp.
1963— *Jääkotka*
Kotkan Kaupunki, Kotka.
69. m/s *de Geer*. 1964. Loa 30,02 m, br 8,41 m, djupg 4,10 m, GRT 261 ton, NRT 71 ton, 12³/₄ knop.
1 × 8-cyl. Nohab, 1 680 bhp.
1964— *de Geer*
Norrköpings Hamnkontor, Norrköping.
70. m/s *Hero*. 1965. Loa 24,62 m, br 7,73 m, djupg 3,64 m, GRT 149 ton, NRT 46 ton, 12 knop.
1 × 8-cyl. Alpha, 1 050 bhp.
1965—1975 *Hero*
AB Bogserkompaniet, Göteborg.
1975—1978 Göteborgs Bogserings- & Bärgnings AB, Göteborg.
1978— Broströms Rederi AB, Göteborg.
73. m/s *Storgrogg*. 1967. Loa 23,50 m, br 7,37 m, djupg 2,90 m, GRT 113 ton, NRT 0 ton, 11,5 knop.
1 × 8-cyl. Nohab, 900 bhp.
1967—1969 *Storgrogg*
Ångbåts AB Grogg, Stockholm.
1969—1974 *Brage*
I/S Kim Berentzen, Köpenhamn.
1974— *Ulla*
Veitsiluoto Oy, Kemi.
76. m/s *Simson*. 1966. Loa 30,00 m, br 8,44 m, djupg 4,12 m, GRT 253 ton, NRT 75 ton, 12,5 knop.
1 × 8-cyl. Nohab, 1 680 bhp.
1966— *Simson*
Gränges AB, Stockholm.
79. m/s *Tell*. 1966. Loa 16,00 m, br 5,52 m, djupg 2,30 m, GRT 48 ton, NRT 0 ton, 10 knop.
2 × 6-cyl. Volvo-Penta, 360 bhp.
1966—1970 *Tell*
C L Hanssons Stuveri AB, Göteborg.
1970—1977 *Stormboy*
Bogser AB Stormking, Göteborg
1977— Broströms Rederi AB, Göteborg.
83. m/s *Starkgrogg*. 1967. Loa 23,53 m, br 7,40 m, djupg 2,90 m, GRT 114 ton, NRT 0 ton, 12 knop.
1 × 8-cyl. Nohab, 1 200 bhp.
1967—1978 *Starkgrogg*
Ångbåts AB Grogg, Stockholm.
1978— *Tebe*
Broströms Rederi AB, Göteborg.

84. m/s *Atlas*. 1968. Loa 30,03 m, br 8,67 m, djupg 3,61 m, GRT 250 ton, NRT 67 ton, 14 knop.
1 × 9-cyl. Nohab, 2 475 bhp.
1968—1973 *Atlas*
Bergnings- & Dykeri AB Neptun, Stockholm.
1973—*Frej*
Gävle Stuveri AB, Gävle.
85. m/s *Karlshamn*. 1968. Loa 30,03 m, br 8,67 m, djupg 4,12 m, GRT 245 ton, NRT 0 ton, 13,5 knop. 1 × 9-cyl. Nohab, 3 000 bhp.
1968—*Karlshamn*
Karlshamns Hamnförvaltning, Karlshamn.
86. m/s *Hercules*. 1968. Loa 19,91 m, br 6,50 m, djupg 3,75 m, GRT 99 ton, NRT 0 ton, 11 knop.
3 × 6-cyl. Scania-Vabis, 690 bhp.
1968—*Hercules*
Försvarets Materielverk, Stockholm.
87. m/s *Iso-Pukki*. 1968. Loa 31,17, br 9,28 m, djupg 4,20 m, GRT 264 ton, NRT 0 ton, 12,5 knop.
2 × 8-cyl. Sulzer 1 250 bhp.
1968—*Iso-Pukki*
Turun Sataman Liikennetoimisto, Åbo.
88. m/s *Aitik*. 1969. Loa 31,17 m, br 9,28 m, djupg 4,12 m, GRT 266 ton, NRT 0 ton, 13 knop.
1 × 9-cyl. Nohab 2 475 bhp.
1969—*Aitik*
Hamnstyrelsen i Skellefteå, Skellefteå.
93. m/s *Poseidon*. 1970. Loa 44,86 m, br 10,85 m, djupg 5,30 m, GRT 496 ton, NRT 143 ton, 15 knop. 2 × 16-cyl. Nohab, 5 600 bhp.
1970—1978 *Poseidon*
Bergnings- & Dykeri AB Neptun, Stockholm.
1978—*Broströms Rederi AB*, Göteborg.
94. m/s *Tuura*. 1971. Loa 35,49 m, br 9,83 m, djupg 5,60 m, GRT 364 ton, NRT 0 ton, 13 knop.
3 × 8-cyl. Wärtsilä, 4 000 bhp.
1971—*Tuura*
Uleåborgs Stad, Uleåborg.
95. *Hera*. 1971. Loa 19,00 m, br 6,74 m, djupg 2,90 m, GRT 70 ton, NRT 0 ton, 10 knop, 3 × 6-cyl. Scania-Vabis, 690 bhp.
1971—*Hera*
Försvarets Materielverk, Stockholm.
98. m/s *Bull*. 1972. Loa 32,67 m, br 9,28 m, djupg 4,12 m, GRT 276 ton, NRT 0 ton, 14 knop, 1 × 9-cyl. Nohab, 2 475 bhp.
1972—1978 *Bull*
Kran & Bogserings AB, Stockholm.
Broströms Rederi AB, Göteborg.
99. m/s *Per*. 1972. Loa 33,18 m, br 10,06 m, djupg 4,81 m, GRT 311 ton, NRT 0 ton, 14 knop. 1 × 12-cyl. English Electric, 3 413 bhp.
1972—1978 *Per*
Göteborgs Bogserings- & Bärnings AB, Göteborg.
1978—*Broströms Rederi AB*, Göteborg.
101. m/s *Järven*. 1973. Loa 30,94 m, br 8,84 m, djupg 4,22 m, GRT 237 ton, NRT 65 ton, 14 knop. 1 × 12-cyl. Nohab, 2 100 bhp.
1973—1978 *Järven*
Malmö Bogser AB, Malmö.
1978—*Broströms Rederi AB*, Göteborg.

103. m/s *Victoria*. 1973. Loa 32,90 m, br 9,76 m, djupg 4,11 m, GRT 310 ton, NRT 89 ton, 14 knop.
1 × 16-cyl. Nohab, 4 150 bhp.
1973—1981 *Victoria*
Luleå Bogserbåts AB, Luleå.
1981—*Helios*
C L Hanssons Bogserings AB, Göteborg.
105. m/s *Bohus*. 1974. Loa 33,13 m, br 10,39 m, djupg 5,13 m, GRT 353 ton, NRT 105 ton, 14 knop. 1 × 6-cyl. Pielstick, 3 900 bhp.
1974—*Bohus*
AB Bohus-Tug Ltd, Uddevalla.
106. m/s *Dynan*. 1974. Loa 33,13 m, br 10,39 m, djupg 5,12 m, GRT 353 ton, NRT 105 ton, 14 knop. 1 × 6-cyl. Pielstick, 3 900 bhp.
1974—*Dynan*
AB Bohus-Tug Ltd, Uddevalla.
107. m/s *Bonden*. 1975. Loa 33,13 m, br 10,39 m, djupg 5,13 m, GRT 349 ton, NRT 105 ton, 14 knop. 1 × 6-cyl. Pielstick, 3 900 bhp.
1975—1978 *Bonden*
AB Bohus-Tug Ltd, Uddevalla.
1978—*Heimdall*
Stockholms Frihamns AB, Stockholm.
109. m/s *Hector*. 1975. Loa 32,83 m, br 10,06 m, djupg 4,67 m, GRT 353 ton, NRT 105 ton, 12 knop. 2 × 16-cyl. Pielstick, 3 360 bhp.
1975—*Hector*
C L Hanssons Bogserings AB, Göteborg.
110. m/s *Harry Stone*. 1975. Loa 24,39 m, br 8,18 m, djupg 4,09 m, GRT 124 ton, NRT 0 ton, 11,5 knop. 1 × 12-cyl. Alpha, 1 860 bhp.
111. m/s *Jämsalo*. 1975. Loa 33,13 m, br 10,39 m, djupg 5,12 m, GRT 290 ton, NRT 0 ton, 13 knop. 2 × 8-cyl. Nohab, 3 520 bhp.
112. m/s *Hans*. 1976. Loa 25,33 m, br 8,92 m, djupg 3,89 m, GRT 181 ton, NRT 57 ton, 13 knop. 1 × 16-cyl. Allen, 2 870 bhp.
1976—1977 *Hans*
Göteborgs Bogserings- & Bärnings AB, Göteborg.
1977—Broströms Rederi AB, Göteborg.
113. m/s *Knut*. 1976. Loa 25,53 m, br 8,92 m, djupg 3,89 m, GRT 181 ton, NRT 57 ton, 13 knop. 1 × 16-cyl. Allen, 3 700 bhp.
1976—1977 *Knut*
Göteborgs Bogserings- & Bärnings AB, Göteborg.
1977—Broströms Rederi AB, Göteborg.
114. m/s *Stig*. 1976. Loa 24,74 m, br 8,53 m, djupg 4,65 m, GRT 181 ton, NRT 57 ton, 12 knop. 1 × 16-cyl. Allen, 2 870 bhp.
1976.1977 *Stig*
Göteborgs Bogserings- & Bärnings AB, Göteborg.
1977—Broströms Rederi AB, Göteborg.
115. m/s *Hugo*. 1977. Loa 25,53 m, br 8,92 m, djupg 3,89 m, GRT 181 ton, NRT 57 ton, 13 knop. 1 × 16-cyl. Allen, 3 700 bhp.
1977 *Hugo*
Göteborgs Bogserings- & Bärnings AB, Göteborg.
1977—Broströms Rederi AB, Göteborg.
117. m/s *Brage*. 1977. Loa 24,16 m, br 7,75 m, djupg 3,17 m, GRT 123 ton, NRT 0 ton, 12 knop. 1 × 12-cyl. Alpha, 2 200 bhp.



VIKINGLINJEN STÖRST TILL ÅLAND OCH FINLAND.

Stora, moderna, bekväma fartyg med läcker mat till familjevänliga priser, musik och dans, taxfree butiker. Dagliga avgångar till Mariehamn, Nådendal, Åbo, Helsingfors.

VIKINGLINJEN

Stockholm, Stureplan 8, 08-22 24 80. Upplys. 08-23 58 55. Vikingterminalen/Stadsgården, 08-44 07 65. Uppsala, Kungsgatan 46, 018-13 91 10. Västerås, Varuhuset Sigma, 021-12 70 35. Norrköping, Bråddgatan 7, * 011-10 60 30. Kapellskär, Finlandshamnen, 0176-441 00.

* 1 sept. flyttar vi till Drottninggatan 53.

1977— *Brage*
Gävle Sjöfarts AB, Gävle.

118. m/s *Valkyria*. 1977. Loa 32,55 m, br 9,51 m, djupg 5,30 m, GRT 316 ton, NRT 102 ton, 13 knop. 1 × 16-cyl. Bofors-Nohab, 4 600 bhp.

1977— *Valkyria*
Luleå Bogserbåts AB, Luleå.

126. m/s *Veronica*. 1979. Loa 27,00 m, br 9,50 m, djupg 4,90 m, GRT 236 ton, NRT 0 ton, 12,5 knop. 1 × 12-cyl. Nohab, 3 400 bhp.

1979— *Veronica*
Luleå Bogserbåts AB, Luleå.

131. m/s *Camp 1*, Göteborg. 1981. Loa 31,02 m, lpp 27,51 m, br 10,01 m, djupg 3,01 m, GRT 250 ton, NRT 70 ton. 2 × 12-cyl. Hedemora, tills 2 500 bhp.

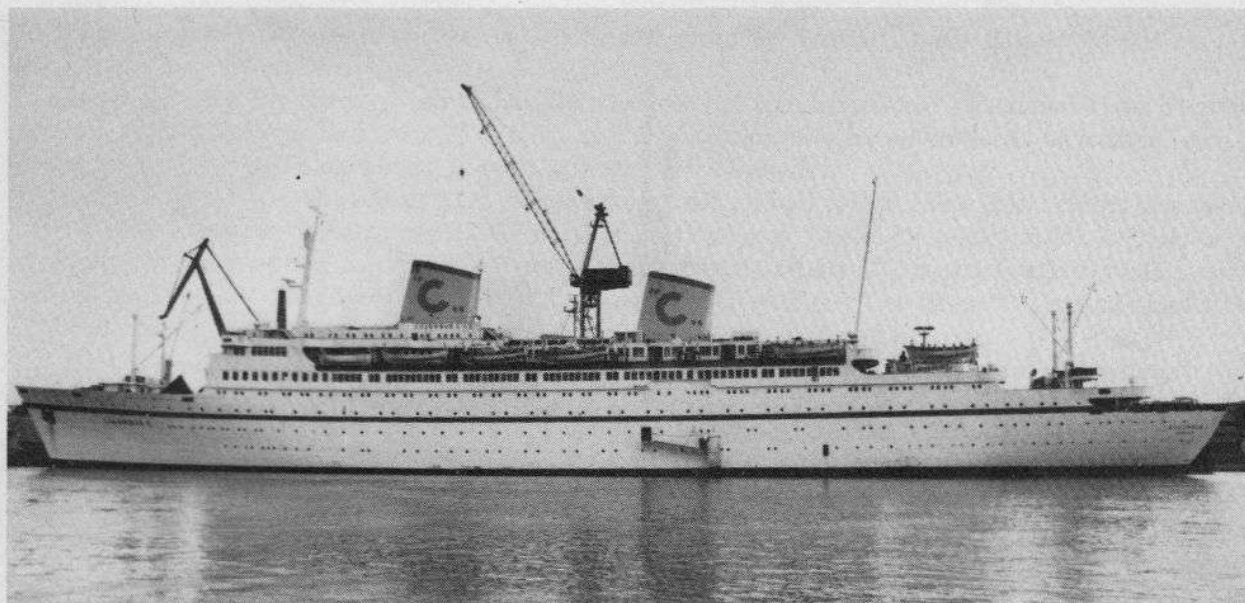
1981—1982 *Camp 1*
C L Hansons Bogserings AB, Göteborg.

1982— Bohus Tug Ltd, Göteborg.

Krydstogtskibe til Langelinie 1982

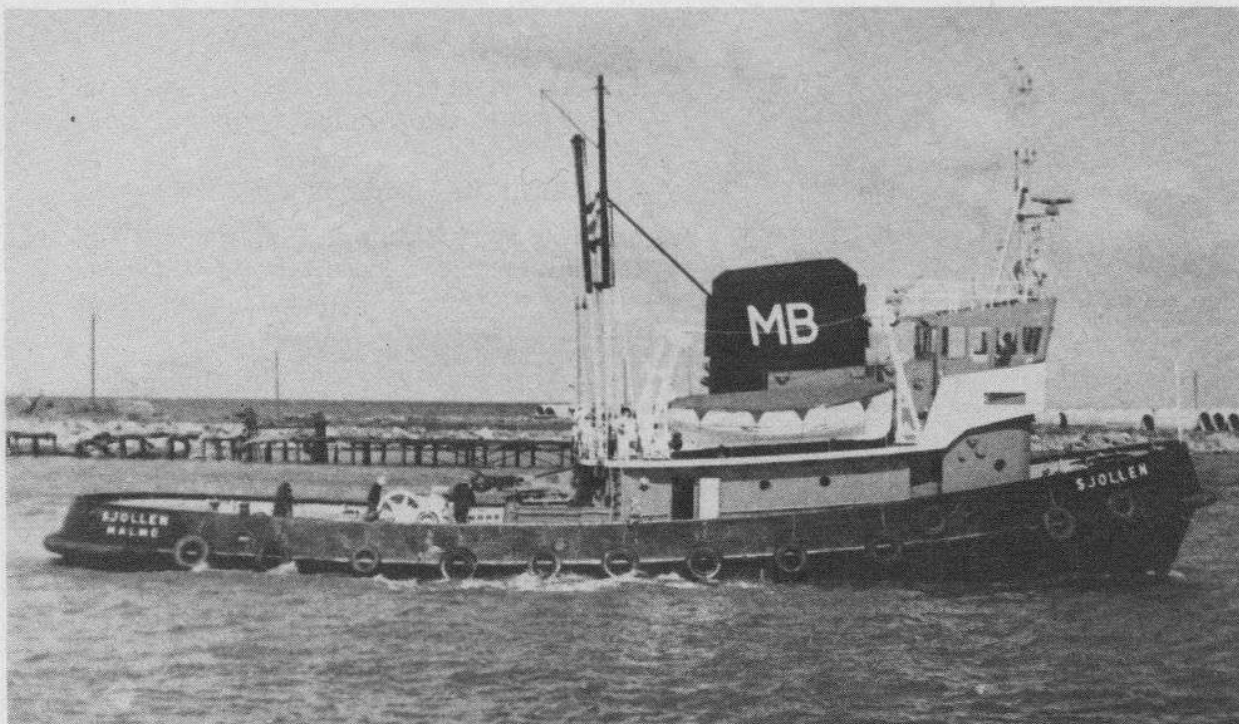
(cruise ships calling at Langelinie quay 1982)

Ankomst Dato (date)	(arrival) Kl (time)	Afgang Dato (date)	(departure) Kl (time)	Skibsnavn (vessel)	Nationalitet (nationality)
6/5	08.00	7/5	02.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
9/5	14.00	10/5	14.00	<i>Gruziya</i>	russisk (Russian)
20/5	08.00	20/5	19.00	<i>Gruziya</i>	russisk (Russian)
27/5	08.00	27/5	21.00	<i>Mikhail Kalinin</i>	russisk (Russian)
27/5	10.00	27/5	23.00	<i>Columbus</i>	?
5/6	08.00	5/6	18.00	<i>Columbus</i>	?
7/6	09.00	7/6	23.59	<i>Royal Odyssey</i>	græsk (Greek)
14/6	15.00	15/6	24.00	<i>Oceanus</i>	græsk (Greek)
15/6	08.00	15/6	20.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
15/6	12.00	15/6	22.00	<i>Mikhail Kalinin</i>	russisk (Russian)
16/6	08.00	16/6	18.00	<i>Vistafjord</i>	norsk (Norwegian)
17/6	08.00	18/6	01.00	<i>Uganda</i>	engelsk (British)
19/6	09.00	19/6	23.59	<i>Royal Odyssey</i>	græsk (Greek)
22/6	09.00	23/6	06.00	<i>Oceanus</i>	græsk (Greek)
22/6	12.00	22/6	22.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
26/6	07.00	26/6	13.00	<i>Alexander Pushkin</i>	russisk (Russian)
29/6	08.00	29/6	20.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
29/6	12.00	30/6	02.00	<i>Mariya Ermolova</i>	russisk (Russian)
30/6	09.00	1/7	01.00	<i>Maxim Gorky</i>	russisk (Russian)
1/7	09.00	1/7	23.59	<i>Royal Odyssey</i>	græsk (Greek)
2/7	08.00	2/7	18.30	<i>Europa</i>	vesttysk (West German)
3/7	12.00	4/7	12.00	<i>Uganda</i>	engelsk (British)
6/7	12.00	6/7	22.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
7/7	10.00	7/7	24.00	<i>Baltika</i>	russisk (Russian)
7/7	12.00	8/7	12.00	<i>Mikhail Lermontov</i>	russisk (Russian)
13/7	08.00	13/7	20.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
13/7	09.00	13/7	23.59	<i>Royal Odyssey</i>	græsk (Greek)
13/7	10.00	13/7	23.59	<i>Queen Elizabeth 2</i>	engelsk (British)
20/7	12.00	20/7	22.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
22/7	08.00	22/7	20.00	<i>Mikhail Kalinin</i>	russisk (Russian)



22/7	?	23/7	?	<i>Lindblad Explorer</i>	panamansk (Panamanian)
25/7	09.00	25/7	23.59	<i>Royal Odyssey</i>	græsk (Greek)
27/7	08.00	27/7	20.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
27/7	08.00	27/7	24.00	<i>Mariya Ermolova</i>	russisk (Russian)
3/8	12.00	3/8	22.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
6/8	09.00	6/8	23.59	<i>Royal Odyssey</i>	græsk (Greek)
9/8	09.00	9/8	22.00	<i>Astor</i>	vesttysk (West German)
9/8	10.00	9/8	24.00	<i>Baltika</i>	russisk (Russian)
9/8	17.00	10/8	19.00	<i>Sea Princess</i>	engelsk (British)
10/8	08.00	10/8	20.00	<i>Estonia</i>	russisk (Russian)
10/8	08.00	10/8	20.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
11/8	08.00	11/8	18.00	<i>Vistafjord</i>	norsk (Norwegian)
11/8	08.00	12/8	13.00	<i>Astor</i>	vesttysk (West German)
11/8	14.00	11/8	23.59	<i>Uganda</i>	engelsk (British)
17/8	08.00	17/8	18.00	<i>Europa</i>	vesttysk (West German)
17/8	09.00	18/8	06.00	<i>Oceanus</i>	græsk (Greek)
17/8	12.00	17/8	22.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
18/8	09.00	18/8	23.59	<i>Royal Odyssey</i>	græsk (Greek)
23/8	10.00	23/8	24.00	<i>Baltika</i>	russisk (Russian)
24/8	08.00	24/8	20.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
25/8	08.00	25/8	18.00	<i>Vistafjord</i>	norsk (Norwegian)
30/8	09.00	30/8	23.59	<i>Royal Odyssey</i>	græsk (Greek)
31/8	12.00	31/8	22.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
31/8	18.30	1/9	18.00	<i>Uganda</i>	engelsk (British)
7/9	08.00	7/9	20.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
7/9	10.00	7/9	21.00	<i>Astor</i>	vesttysk (West German)
14/9	08.00	14/9	22.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
21/9	08.00	21/9	20.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
28/9	12.00	28/9	22.00	<i>Antonina Nezhdanova</i>	russisk (Russian)
6/10	08.00	7/10	02.00	<i>Mikhail Kalinin</i>	russisk (Russian)
13/11	08.00	13/11	24.00	<i>Mikhail Lermontov</i>	russisk (Russian)

Københavns Havnevæsen har tillhandahållit denna lista över kryssningsfartygens besök under 1982. 61 anlöp av 22 båtar har vi fått det till, varibland märks t ex *Queen Elizabeth 2* den 13 juli och nya *Europa* den 2 juli och 17 augusti. Havnevæsenet har satt ett frågetecken för *Columbus* nationalitet, men vi misstänker att det rör sig om *Columbus C* av Panama, f d *Europa*, f d *Kungsholm* (1953), ovan fotograferad i sin nya skepnad av Karl Böttcher.



Bogserbåten, sjöfartens ardennerhäst

Några vardagsdygn i en isbrytande, hamnbogserande, långbogserande bärgningsbåts liv

Måndagen den 14 november 1977

Bärgningsfartyget *Sjollen* låg denna dag på bärgningsstation i Malmö. Fartyget var fullt utrustat och bemannat för bärgningsarbete och var klart för avgång efter kort varsel.

Kl 2220 erhöles order från Röda Bolaget, att snarast möjligt avgå till position 20' SO Trelleborg, där *Rheinfels* låg ankrad på grund av roderhaveri. Enligt uppgift från direktör Eek i Röda Bolaget var överenskommelse om assistans träffad, varför det inte behövde tecknas bärgningskontrakt "No cure no pay". Efter klargöring av framdrivningsmaskineriet och sjöklart på däck avgick *Sjollen* kl 2310. Vid avgången var vinden SV ca 10 m/s.

Tisdagen den 15 november 1977

Kl 0110 passerades Falsterbo-kanalen varefter vind och sjö ökade kraftigt, och *Sjollen* slingrade våldsamt i den SV-liga sjön. Vindstyrkan ökade till 20 m/s med kraftigt överspolande sjöar. Kl 0330 togs via radio kontakt med haveristen, som underrättades om att *Sjollen* försenades något på grund av det hårda vädret, då hon tvingades gå med reducerad fart.

Kl 0630 varnades över radio för hård kuling SV-V 18-22 m/s. Från haveristen ställdes frågan om deras vajrar skulle användas eller *Sjollens*. *Rheinfels* meddelades, att de skulle få upp två förlöpare, som var schacklade till *Sjollens* 5"-kabel, 500 meter lång. Att använda något annat under rådande väderleksförhållanden var otänkbart.

Kl 0740 anlände *Sjollen* till haveristen och det meddelades att fullt dagsljus måste inväntas innan kopplingsförsök kunde göras. Det varslades då från haveristen att man skulle hiva upp ankaret och försöka styra med bogpropellern.

Kl 0915 avslutades denna manöver, som inte fungerade, och *Sjollen* ombads koppla. Bogseraren gick upp på haveristens babordsida, men slingring och sättning var för kraftig, varför haveristen beordrades

Ovan: Bärgningsfartyget *Sjollen* med hemort i Malmö före ombyggnaden 1978, då bl a skorstenen försågs med det vanliga breda röda bandet med fartygets namn. Byggd av Cochrane & Sons Ltd, Selby, England, 1964, löa 28,77 m, br 8,64 m, djup 4,75 m, BRT 270, maskin 2 460 EHK, fart 12 kn. Båten tillhör Röda Bolaget Syd, ägt av Broströms Marine Service Division. Foto Lennart Hellström.

försöka hålla babordsidan mot vinden med hjälp av bogpropellern för att *Sjollen* därigenom skulle kunna gå upp om styrbord istället.

Sjollen gick upp om styrbord och en kastlina kastades ner från haveristen. I kastlinan knöts en göling som fastgjorts i förlöparna. Dessa, 25 m långa och 3 1/2' tjocka, hivades nu ombord i haveristen, men på grund av den kraftiga sjöhävningen tajtades gölingen och sprängdes.

Sjollens kabel, vilken slackats ut 50 m, hivades åter in och ett nytt försök påbörjades. Under hela manövern vräkte sjöar in och hela akterdäck vattenfylldes flera gånger. Tredje försöket gjordes, även detta om styrbord och det bestämdes att båda förlöparna skulle manas i ett klys för att påskynda kopplingsmanövern så långt möjligt. Manövern upprepades, denna gång höll gölingen, och bägge förlöparna gjordes fast ombord i haveristen.

Kl 0945 var det kopplat och kl 1000 var 480 m kabel utslackad. Under kopplingen var sjöhävningen våldsam och vinden SV-V 20-23 m/s.

Kl 1000 påbörjades bogseringen mot Kiel. Distansen ca 140'.

Rheinfels var ett nybyggt fartyg på provtur i Östersjön då hon fick roderhaveri. Enligt uppgift från fartyget vandrade rodet hela tiden från dikt babord till dikt styrbord, varför framdrivningsmaskineriet ej kunde utnyttjas. Röda Bolaget i Malmö informerades om läget, vädret var hårt och farten därför låg. Kontoret meddelade då att ytterligare en bogserbåt skulle sändas till assistans. Under eftermiddagen bekräftades att bogserbåten *Per* avgått Malmö. Under tiden hade haveristens roder fixerats i ett läge ca 5° babord och med *Sjollen* dragande åt styrbord kunde haveristens framdrivningsmaskineri utnyttjas i någon mån och farten ökade något.

Kl 1750 passerades Kadettrendens Fyr.

Kl 2400 V-lig vind 10-17 m/s.

Onsdagen den 16 november 1977

Kl 0200 *Per* aviserat sin ankomst inom två timmar.

Kl 0400 *Per* anlänt för att koppla förut om babord.

Kl 0430 *Per* kopplat förut om babord och slackat ut kabel till samma länd som *Sjollen*.

Kl 0430 SV 11-13 m/s.

Kl 0720 passerat Fehmarbelt fyrskepp.

Kl 0800 VSV 8-11 m/s.

Kl 1145 börjat korta hem kabel på Kiels yttre redd.

Kl 1230 bogserbåten *Per* lagt av sin kabel.

Kl 1300 bogserbåten *Sjollen* lagt av på Kiels inre redd, där hamnbogserare tagit över.

Kl 1330 förtöjt vid kaj nr 8 på Howaldtswerke-Deutsche Werft.

Kl 1510—1800 förtöjda vid bunkerhaj.

Kl 1800 avgått Kiel för Rödby havn.

Kl 2200 anlänt Rödby havn för annat uppdrag.

Torsdagen den 17 november 1977

Kl 2230 anlänt station i Malmö, klar för nytt uppdrag.

Ett rutinuppdrag, likt så många andra genom åren. *KåBe*

Rheinfels under bogsering. Byggt av Howaldtswerke-Deutsche Werft, Kiel, 113/1977. Löa 193,33 m, br 27,08 m, djupg 8,61 m, dwt 15 074 t, maskin 18 900 EHK, fart 19 kn. Foto HDW.



Drivgods

Apropå Hindenburg i Loggen 1:

Problemet *Hindenburg* lämnar mig ingen ro. Bilden på sidan 25 föreställer utan tvekan en isbrytare vid namn *Hindenburg*. I artikeln nämns ingenting om att det år 1914 byggda passagerarfartyget *Hindenburg* skulle ha varit isbrytare. Detta framgår inte heller i Harald Lorentzens bok "Fjordbåtenes saga", där ångaren *Duen 2* finns avbildad.

Jag roade mig med att med passare stega upp längden på isbrytaren med utgångspunkt från en däckshöjd av 2 m. Längden i vattenlinjen blir då ca 35 m. Om man antar, att fartyget ses i en vinkel av 10°, får man lägga till ytterligare 6 m, vilket blir 41 m. Detta är lågt räknat. Jämför med "gubarna" ombord.

Gör också experimentet, att dra ut isbrytarens däckbyggnader helt akterut som på *Duen 2*, så får man ett promenaddäck som på en större kustångare. *Duens* förskepp är ju också av helt annan konstruktion än de gammaldags tyska isbrytarnas skedmodell.

Passagerarångaren *Duen 2*, som faktiskt ser ut som en tysk passagerarbåt i närtrafik, uppges ha en längd av 99,2 fot = 30,3 m. Om det är i vattenlinjen eller ö a framgår inte. Bredden var 21,4 fot = 6,5 m, vilket inte är mycket att komma med för en isbrytare av *Hindenburgs* storlek. Den bör väl ligga på minst 9 m.

Med all respekt för tysk kunskap och grundlighet tror jag ändå inte på att isbrytaren och passagerarångaren *Hindenburg* är samma fartyg. Det låter väl högst osannolikt, att tyskarna under första världskriget skulle bygga om en isbrytare till passagerarbåt i Hamburgs hamn. Efter ännu ett förödande världskrig måste det finnas stora luckor i museernas arkiv, som försvårar fartygs identifiering.

Jag tror sålunda, att det funnits både en isbrytare och ett passagerarfartyg med namnet *Hindenburg*. Isbrytaren är inte bara större utan också äldre än sin namne. Upp till bevis!

Kanske kan mina synpunkter ligga till grund för en givande diskussion i Loggen. *Dag Almén*.

Från Werner Gross-Melzer i Heiligenhafen har vi fått in kompletteringar till artikeln om s/s *Hindenburg*:

Hon byggdes 1914 för A Augsburg i Riga. I augusti samma år beslagtogs hon av Deutsches Heer och sattes under redarskap av Industri und Handelskammer i Königsberg. 1918 står Spenger & Claussen, Haresleben såsom redare. 1920 säljs hon till Norge och får namnet *Freden*.

Jan Häggström i Nyadal önskar få följande bogserbåtars öden omtalade:

S/s *Doggen* som byggdes som *Director Louis Gutjahr 6* 1902 i Dordrecht. Han söker varvet och för vilka beställare hon byggdes, samt historiken fram till 1917 då hon kom i svensk ägo.

Ralf byggd som *Volharding* 1907 i Dordrecht. Samma sak gäller här. Alltså varv och historik innan hon kom till Svedala 1918.

Han söker också finska *Ristos* öden, och där är väl de flesta i läsekretsen intresserade, eftersom hon byggdes i Göteborg.

Vi återkommer förhoppningsvis i nästa nummer med uppgifter. Är det någon medlem som sitter inne med uppgifterna så sänd oss ett par rader.

Vi har fått ett brev från en dansk medlem:

Tak for "Loggen 1" — det ser lovende ud!

Og nu gælder det jo om at udnytte selskabet/tidsskriftet. Derfor: Kan selskabet/tidsskriftets læsere oplyse mig om hvad der videre hændte følgende danske skibe?

Bugserbåden *Tyr*, 119 BRT, bygget 1908 i Helsingør. Solgt 1947 til Sverige.

Bugserbåden *Vulcan*, 111 BRT, bygget 1922 i Åbo. Solgt 1951 til Sverige.

Jærnbanefærgen *Dan*, 777 BRT, bygget 1921 i København. Solgt 1974 til Sverige.

Autofærgen *Rindby*, (ex *Nordby*), 144 BRT, bygget 1931 i Frederikshavn. Solgt 1964 til Sverige.

Med venlig hilsen

Ove B Nielsen

Ahornvænget 31

DK-7800 Skive

Bäste kollega tack för brev och vi kan visst hjälpa Dig med fartygens vidare öden under svensk flagg.

Tyr köptes av Stockholms Transport- & Bogserings AB, Stockholm, och var i dess tjänst 1947—1956. 1956 kantrade hon vid Biskopsudden i inloppet till Stockholm under bogsering av m/s *Sunnanland* av Göteborg. Tre man omkom vid olyckan och fartyget ansågs totalförlist.

Vulcan såldes den 12 november till Sten A Olsson i Göteborg för det facila priset av 35.000 kronor. Hon upphöggs samma år i Göteborg.

Dan såldes till Persöner AB i Ystad för upphuggning. Ankom dit den 12 mars.

Rindby såldes den 18 augusti 1964 till Skrot- & Avfallsprodukter i Göteborg för upphuggning.

Hoppas att Du är nöjd med svaren. Du är välkommen med ytterligare frågor. Vi står gärna till tjänst.

Från Örebro horisont

Statens vägverks *Färja 259* hör hemma på Hjälmaren. Den trafikerar en 5 km lång rutt mellan Hampetorp och Vinön. Överfarten tar ca 20 min. Färjan byggdes 1936 på Bröderna Larssons varv i Kristinehamn. Längd 29,6 m. Bredd 7 m. Djupgående med last ca 2,3 m. Lastkapacitet 11-12 personbilar. Motorerna är nu fyra Scania på 170 hkr vardera. Seglationssäsongen varar tills isen säger stopp, d v s tills vintervägen bär personbilar.

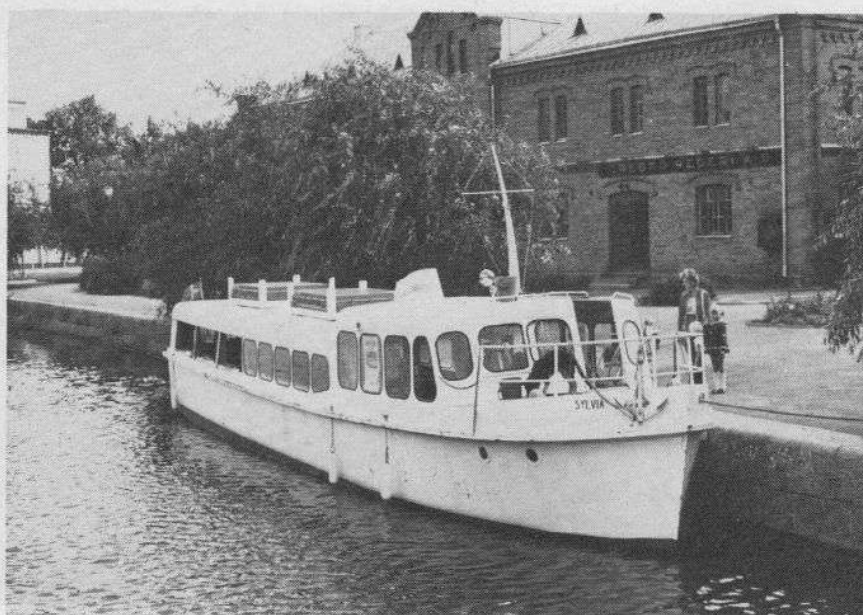
På Vinön bor ca 150 personer, som för närvarande kämpar mot Vägförvaltningen, som vill dra in hälften av turerna. Där finns skola, affär, två frikyrkor, telestation och t o m brandstation. Under sommaren mångdubblas befolkningen och det blir gärna köer med väntetid vid färjelägena. På ön finns många av de s k hjälmarsniporna vilka används till fisketurerna.

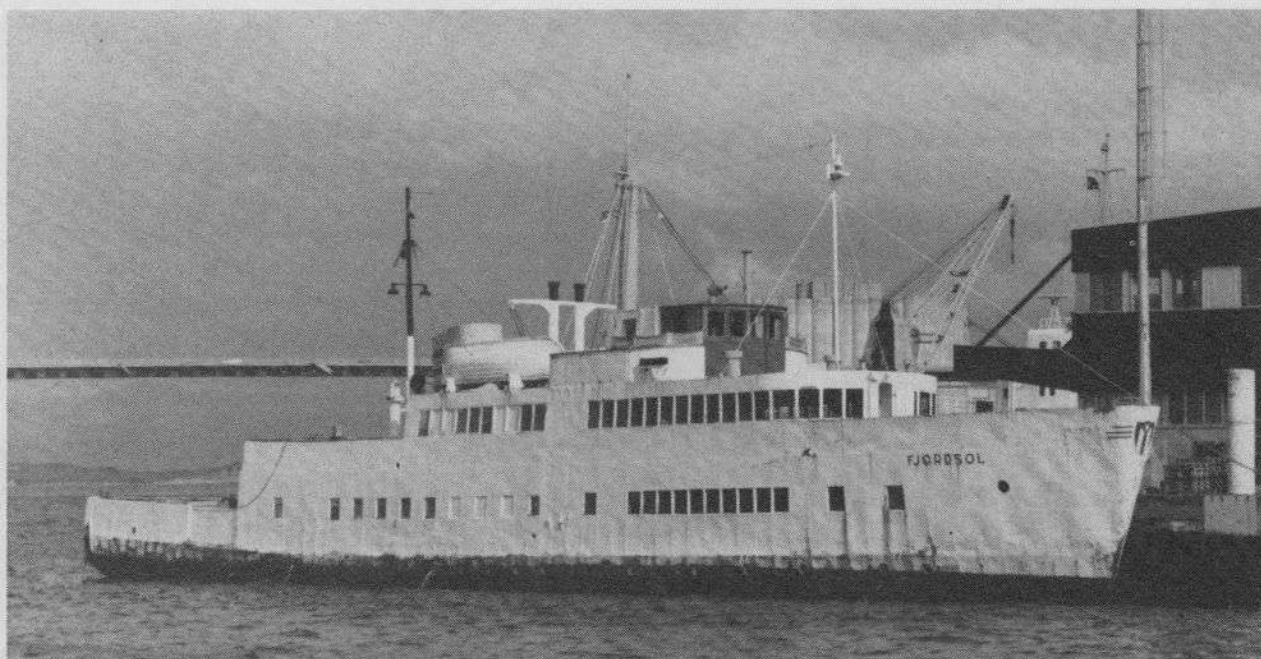
Den gamla *Färja 42*, vilken byggdes vid Kalmar varv 1940, ligger kvar vid färjeläget på Vinön som reservfärja. Längd 16 m. Bredd 5,8 m. Djupgående ca 1,7 m.

M/f *Hjelmare Kanal* ex *Delfin I*. Längd 24,06 m. Bredd 4,66 m. Byggt 1950 av lättmetall. Fartyget köptes 1978 av Åke Norén, Stora Mellösa. *Hjelmare Kanal* har därefter gått i Hjälmars-Mälartrafik mellan Örebro—Stockholm, Torshälla—Strängnäs—Stockholm, Torshälla—Västerås och Örebro—Torshälla. Fotot är från i maj då Båtens dag firades i Örebro hamn.

M/f *Sylvia* sattes i trafik på Svartån och Hjälmaren 1966 av Åke Norén. Hon ersatte då m/f *Pliggen*. *Sylvia* går fortfarande i turisttrafik från Örebro hamn och gör kortare turer på Hjälmaren. Foto från Örebro hamn med Örebro Rederi AB:s gamla kontor i bakgrunden.

Text och foto Hans Fredell.





Två generationer färjor i Stavanger

M/s *Fjordsol*. Det Stavangerske Dampskipselskap, Stavanger. 236 brt. Bygget 1948 ved Rosenberg mek verksted, Stavanger. 2 × 8 syl. 720 hk. Nydquist & Holm. 15 knop.

"Fjordbussene" blev skipene kalt da de ble satt i fart på Ryfylkefjordene, mellom Stavanger og Sauda, sammen med søsterskipet *Fjordbris*. Skipene gikk i sine ruter helt inntil 1978–79. *Fjordsol* ble i 1981 solgt til tyske interesser og forlot Stavanger høsten -81 for å bli ombygget til week-end-cruiser. Søsterskipet *Fjordbris* er satt på land i Stavanger og brukes nå til øvelsessted for brannvernøvelser.

M/s *Solbakk*. Det Stavangerske Dampskipselskap, Stavanger. 613 brt. Bygget 1978 ved Rosenberg verft, Stavanger. Skipet går i riksveiferjesambandet Stavanger–Tau.

Når en sammenligner denne med Rosenbergbygde *Fjordsol* vil en se forskjell i ferjetyper på de 30 år. *Solbakk* er dagens moderne bilferjer med forholdsvis dårlig passasjerbequemmelighet. *Fjordsol* derimot hadde ypperlige passasjerbequemmeligheter, men det var heller trangt om plassen for biler. Lang reisetid gjorde også sitt til at passasjerene ble prioritert. *Fjordsol* hadde en rute på 6–8 timer. *Solbakk* gjør unna sin rute på ca 40–45 minutt. Søsterskipet *Tau* trafikerer samme rute. *Text och foto Olav Moen.*



Landskrona—Köpenhamn. Inte heller F-Line blev långlivad. *Küselwind* gjorde sista turen den 12 december 1981 och avseglade två dagar senare till Tyskland sedan rederiets pengar tagit slut. Dessförinnan hade rederiet kommit överens med Malmö kommun om att ta upp trafiken Malmö—Köpenhamn med chartrade *Stadt Kiel*, men kommunen drog tillbaka sin garanti i sista stund då man fått klarhet i hur dåliga finanserna var.

Trafik mellan Landskrona och Köpenhamn blir det igen den 5 april, då Rederi AB Ölandssund börjar segla med *Öland*. Båten har i femton år gått mellan Læsø och Frederikshavn. Den har plats för 400 passagerare och 30 bilar, men bilar får inte tas iland vid Havnegade. Den preliminära turlistan upptar sju enkelturer om dagen.

Malmö—Köpenhamn. Ett partsrederi med 17 sjöbefäl som ägare meddelade i november i pressen att det kommer att inleda trafik Malmö—Köpenhamn i april 1982. Ett fartyg skall då ha förvärvat, och sannolikt köps ett till under sommaren. De har tidigare trafikerat Öresund, är byggda i slutet resp mitten av 60-talet och tar 600 passagerare vardera.

Hur det går med detta är osäkert sedan Richard Forsman i Falsterbo, delägare i Lyndaret Reedeeri, den 1 februari meddelade att han under namnet M-K-Line kommer att sätta in den nybyggda moderna båten *Hannover* den 1 mars. Det skall bli tre dubbelturer om dagen och överfartstiden blir bara 1 h 25 m; båten kan ta en genare väg eftersom djupgången är mindre än tidigare båtar på leden.

Flygbåtstrafiken var helt inställd mellan den 8 januari och den 7 februari. Resenärerna hänvisades under tiden till Limhamn—Dragør, som bara hade obetydliga störningar. — *Løberen* är till salu för 7,5 milj kr. Det lär finnas spekulanter som vill sätta in hydrofoilen i turisturer mellan Köpenhamn och Helsingør.

Bottenviken

Gävle—Kaskö. Nästa tillskott till Finlandsfärjorna skall förflytta folk och bilar mellan Gävle och Kaskö i Finland. Det är det nystartade rederiet Folkline i Österbotten som ligger i underhandlingar och vill köpa den polska bilfärjan *Rogalin*. Den byggdes 1972 i Nantes, Frankrike och seglade då som *Aallotar*. Hade 440 hyttplatser och plats för 150 personbilar på bildäcket. Enda kruxet i underhandlingarna är att polska staten vill ha 9,5 miljoner dollar för den halvgamla färjan, medan Folkline bjuder 7,5 miljoner dollar.

Ålands hav

Svea Scarlett i Ålandstrafik? Rederi AB Eckerö i Mariehamn är just nu inne i de avslutande underhandlingarna med Scandinavian Ferry Line och Dampskibsselskabet Öresund om färjan *Svea Scarlett*.

Svea Scarlett byggdes 1971 av Jos L Mayers Schiffswerft i Papenburg och har under större delen av sin levnad seglat för Skandinavisk Linjetrafik på traden Landskrona—Tuborg. Efter det att denna linje lades ned sattes hon i in trafik på det misslyckade försöket Malmö—Tuborg. Sedan denna linje avvecklats har hon legat upplagd i Landskrona. Hon gjorde också, ej att förglömma, några turer mellan Helsingborg—Helsingør för att se om hon kunde vara lämplig att sättas in i denna trade. En route som dock knappast skulle bli aktuell för denna färja.

Nya ägarna Rederi AB Eckerö bedriver trafik mellan Grisslehamn och Berghamn på Åland med två färjor, vilka båda tar såväl bilar som passagerare. Dessa färjor är till formatet något mindre än *Svea Scarlett* och bär namnen *Roslagen* och *Rospiggen* och är på 1 613 respektive 1 264 brutto ton. Mot detta kan ställas *Svea Scarletts* 2 957 ton.

Troligen kommer någon av de äldre färjorna att säljas och i dess ställe kommer nyförvärvet. *L H*

Vikinglinjens *Aurella*, som under vintern legat upplagd i Mariehamn, har sålts till Irland.

Vikinglinjen s/s *Apollo III* gjorde den 19—20/12 1981 sin sista 24-timmarskryssning mellan Stockholm och Mariehamn som ångbåt. Direkt efter återkomsten till Stockholm avseglade fartyget till varv i Åbo, för att där få sitt unika ångmaskineri — typ Skinner — utbytt mot två MAN-dieslar. Genom att dieselmotorerna tar betydligt mindre plats blir det utrymme över till ytterligare ett antal hytter. Man skall även bygga om och utöka konferensutrymmena.

Carl-Bertil Myrsten i Rederi AB Slite, som äger fartyget, omtalade i samband med *Apollo*s sista resa, att man nu räknar med att kunna förbättra driftsekonomin så mycket att kryssningarna kan fortsätta minst tio år till. 24-timmarskryssningarna är mycket populära, och har god beläggning året om. *Jan Lindahl*.

Även Ånedinlinjens s/s *Baltic Star*, f d s/s *Bore Nord*, f d s/s *Birger Jarl*, skall byggas om till dieseldrift på grund av de stigande bränslekostnaderna. Ombyggnaden skall ske i Frederikshavn, Danmark. Ett nytt dieselmaskineri av fabrikat B & W skall monteras in, och den nya toppfarten beräknas till ca 12 knop. Detta är den mest ekonomiska hastigheten — på 24-timmarskryssningar har man ju inte bråttom! Liksom vid ombyggnaden av s/s



AB ÅSIVERKEN
ÅMÅL SWEDEN

**BOGSERBÅTAR,
FÄRJOR,
SPECIALFARTYG**



*Bogserbåten "Camp 1" på 2.500 hk.
Levererad till C. L. Hansons Bogsering AB, Göteborg.*

AKTIEBOLAGET ÅSIVERKEN

TELEFON VÄXEL 0532/120 00

TELEX 5350 ASIVERK S

ÅMÅL

Apollo III får man utrymme över, vilket skall användas till att öka antalet hytter. Ombyggnaderna beräknas kosta 6—7 milj kronor.

S/s *Baltic Star*'s sista resa som ångbåt gick den 30—31/1 1982. Den blev längre än 24 timmar och kanske något äventyrligare än vad man hade planerat. Fartyget fastnade nämligen i isen i höjd med Söderarm på utresan. Man fick backa, lyckades så småningom vända och gick så via Sandhamnsleden ut genom Stockholms Skärgård. Man ankom till Mariehamn klockan 15.30 på söndagen — över 19 timmar försenade! Återresan till Stockholm påbörjades omedelbart — och även nu gick man Sandhamnsleden. *Baltic Star* återkom slutligen kl 02.30 natten mellan söndagen den 31/1 och måndagen 1/2. Jan Lindahl

Silja Line's två Helsingforsbåtar kommer mellan 11/1 och 31/3 att tas in på varv. Först i tur står m/s *Finlandia*, och kommer på rutten Stockholm—Helsingfors att ersättas av m/s *Silja Star*. I början av februari kommer även m/s *Silvia Regina* att tas ur trafik, och då går också m/s *Svea Corona* på Helsingforslinjen. Under denna tid kommer Silja Line endast att ha en kvällsavgång från Stockholm till Åbo och v v 19.30 — avgången till Åbo ställs in, och endast 21.30-båten går. Dagturen på Åbolinjen berörs inte.

Framför allt är det förskeppen som skall byggas om. Utformningen är gjord för att ge största möjliga däcksutrymme, vilket gett sämre gångegenskaper i grov sjö än väntat. Fartygen drog under hösten på sig vissa skrivelser i dagspressen efter några ovanligt

stormiga överresor. Man kommer även att göra ombyggnader och omdisponeringar i de olika restauranterna. Jan Lindahl.

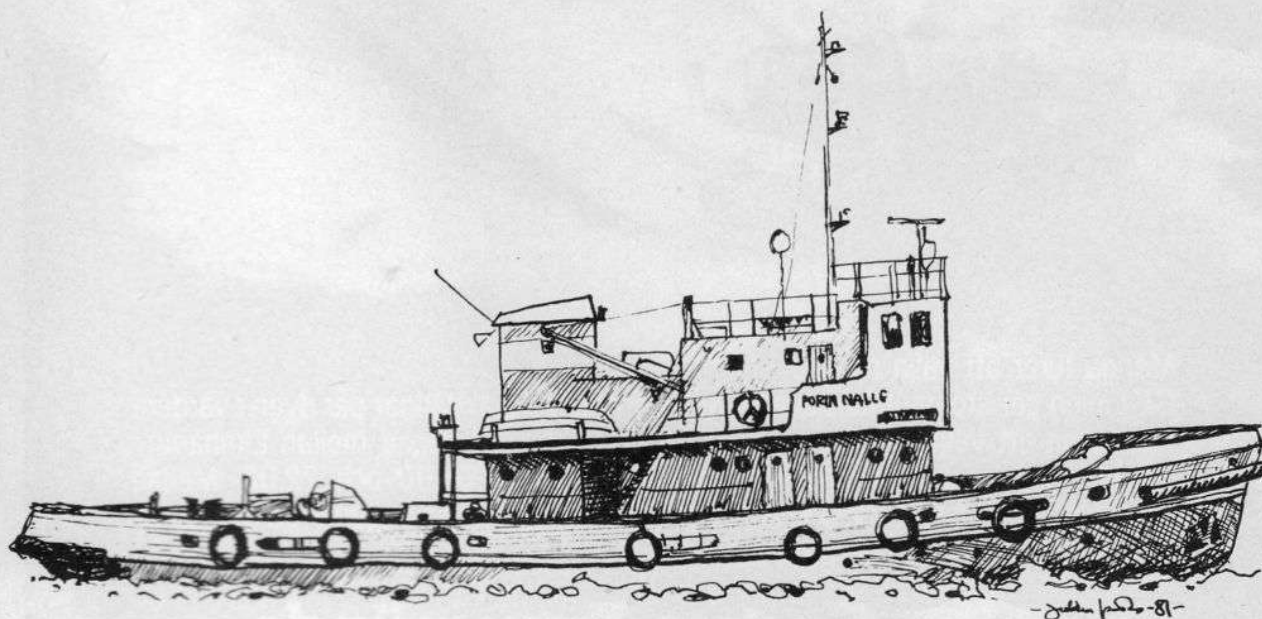
Finland

I början av augusti 1981 levererades hamnbogseraren *Kari* till finska statsoljebolaget Neste Oy. Hon byggdes av Hollming Oy, Raumo, som den första av tre likadana båtar. *Kari* representerar en ny bogserartyp som är särskilt avsedd för assistering av stora tankfartyg i hamn men som också kan operera i kusttrafiken och Saimaa kanal. I stället för det vanliga rodret har båten två roderpropellermaskiner av typ Aquamaster US 1600. Maskinerna kan vändas i 360°, vilket underlättar manövrering i smala hamnader. Data: 29,8 × 10,0 × 4,2, 263 BRT, 2 500 kW.

En bogserbåt av traditionell design levererades samtidigt med *Kari* av Rauma—Repola Oy, Savonlinna varv. *Viikari* heter båten, och hon har ett maskineri på 2 880 kW och dimensionerna 32,9 × 10,0 × 4,75 och BRT 354. Ägare staden Kotka.

Bogseraren *Porin Nalle* (ägd av staden Björneborg) såldes till Oy Hangon Hinaus AB och omdöptes till *Nalle* i oktober. Hon byggdes som *Porin Karhu* i Åbo år 1950. 30,0 × 7,5 × 4,0 m, 650 hk, 179 BRT.

Saimaan Laivat Oy, som ägde de flesta av de gamla passagerarångarna i Finlands insjötrafik gjorde konkurs i slutet av november. Bolagets alla fartyg skall säljas på auktion. Jukka Isomäki.



SVERIGE – TYSKLAND

Via Danmark

Bränslesnålaste bilvägen till kontinenten

NY JUMBOFÄRJA



Många turer att välja på . . .

GT-Linjen ger stor valfrihet genom antalet turer. 5-6 avgångar per dygn i vardera riktningen att välja på. Scandinavian Ferry Lines AB seglar mellan Limhamn-Dragör med ungefär en färja i timmen mellan kl. 06.00 och 22.00. Mellan Helsingborg-Helsingör seglar man var 20:e minut mitt på dagen – på morgonen och kvällen ca 2 avgångar per timme.



Gedser-Travemünde

Bruksgatan 1, 211 22 Malmö, tel. 040 - 12 12 75