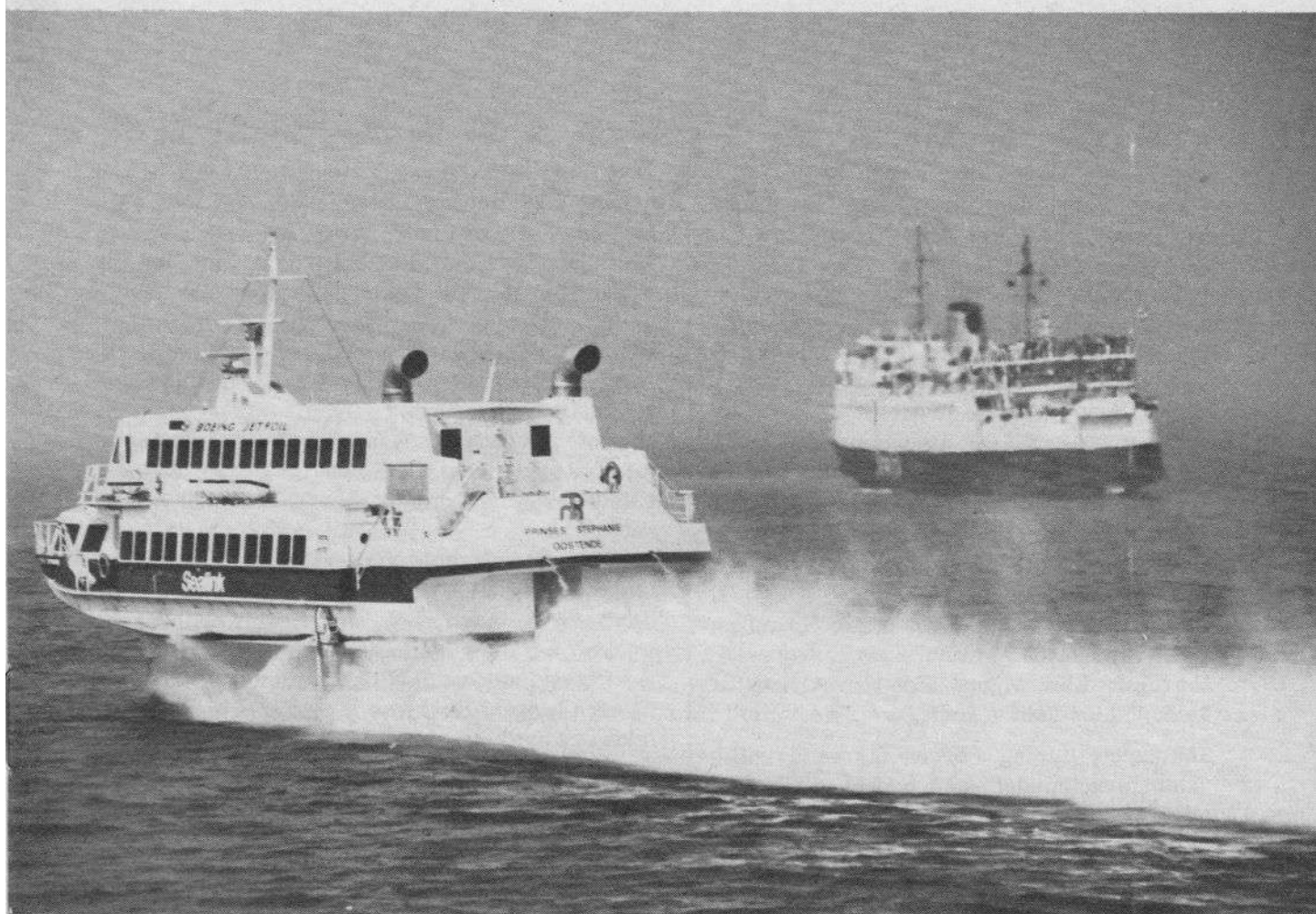




Marinteknik — Sundbussarna
Isbjörn — Furie — Lissabon — Göta kanal 150 år

LOGGEN

Tidskrift för Sällskapet för Bogser- och passagerarfartyg. Nr 3, juli 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 Hundvåg, tel 04/54 87 51.

Västtyskland: Wilfried Heide, Marthastr 2, D-2300 Kiel 1.

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 emottas tacksamt från medlemmar och läsare och ombedes skickas till ordföranden eller redaktören.

På omslaget: Jetfoil-båten *Prinses Stephanie* och färjan *Roi Baudouin* utanför Ostend den 6 september 1981. Foto Capt J F van Puyvelde.

Studiebesök

gjorde sällskapet den 18 april på *Travemünde* och den 27 april på *Saga Star* i Helsingborg. Referat från det förra följer nedan; redaktören väntar ännu på rapport från det senare.

Hur det blir med det förväntansfullt emotsedda besöket på *Queen Elizabeth 2* vet vi ännu inte, men eftersom båten återkom till Southampton den 11 juni för att åter inrättas för kryssningstrafik har vi inte gett upp hoppet. Särskild kallelse sändes till medlemmarna när det blir av.

Ångbåtsjubileum i Finland 1983

Nästa år har det gått 150 år sedan leveransen av Finlands första ångbåt. Suomen Höyrypurseura (Finska Ångbåtsföreningen) kommer att fira detta under sommaren i Kitee vid sjön Orivesi i östra Finland, dit utländska deltagare är välkomna. Föreningens medlemmar äger sammanlagt 36 ångbåtar, av vilka de flesta är gamla insjöbogserare från Saimen. Vi hoppas kunna återkomma med en artikel om detta.

Besök på GT-Rutens Travemünde

Den 18 april träffades ett tjugotal medlemmar och bekanta i Helsingør för att ta på en endagstur från Gedser till Travemünde. Vi tog oss med buss från Helsingør till Gedser. I Gedser kördes bussen också ombord, så vi slapp den långa promenaden.

Väl ombord på GT-Rutens nya jumbofärja *Travemünde* intogs en stärkande frukost i den stora cafeteria. Efter frukosten tillbringade vi resten av resan till Travemünde på bryggan.

Kapten Egon Nielssen instruerade oss i alla hjälpmedel dagens navigatörer har till sitt förfogande. Under hela resan kunde ett härligt väder och en god sikt njutas.

I Travemünde kom fyra av våra tyska vänner ombord, varefter vi tog plats i kaptensgrillen. Här bjöds vi av rederiet på en "Gedser-platte", ett smakprov från det goda danska smörgåsbordet.

Efter sjömiddagen besiktigades färjans hjärta. Chieften Mogens Buch visade oss runt i maskincentralen och maskinrummet. Maskineriet är klassat enligt DNVEO-24. 4 Wärtsilä dieslar på vardera 5000 hk av typ V12/32 ger *Travemünde* en marschfart på ca 20 knop. *Travemünde* har utrustats med den modernaste energibesparande tekniken vi idag känner till, därför förbrukas ca 9,6 ton tjockolja under den 3 1/2 timmars sjöresan. Vid 21-tiden skiljdes ett glatt och belåtet gäng i Helsingør.

Vi vill ännu en gång passa på tillfället att tacka GT-Ruten för en lyckad utflykt. *Manfred Graf.*



Marinteknik Verkstads AB

av Gunnar Frisell

År 1966 startade en varvsrörelse i Östhammar. Ett företag i Huddinge, Cerapid Verkstads AB, hade ett par år tidigare, som komplement till andra verksamhetsgrenar, börjat tillverka lättmetallfartyg. Några taxibåtar och sightseeingbåtar och ett mindre passagerarfartyg, m/s *Sjögull*, lämnade dessa år verkstaden i Huddinge för att via landsväg och en besvärlig passage över Fittjabron krånglas ut till farbara vatten.

Då man rönt stort intresse för denna nya produkt söktes lokaler och mark för en varvsetablering med direkt anknytning till vatten och möjlighet att anlägga en slip. Av olika alternativ som undersöktes föll valet på en äldre såg- och kvarnbyggnad vid Östhammarfjärden. Båttillverkningen separerades därmed ut från rörelsen i Huddinge och ett nytt bolag med säte i Östhammar bildades, Marimatic AB, för att fortsätta den sjöinriktade verksamheten. Lokalerna anpassades för att tjäna sitt nya ändamål och gav möjlighet att kölsträcka fartyg på upp till 30 m. En slip och kajer anlades.

År 1968, efter två års verksamhet, blev Marimatic AB försatt i konkurs.

Hans Ruppert, som tidigare varit verksam på Gustavsson och Anderssons varv på Lidingö, och som knutits till Cerapid Verkstads AB och serare Marimatic AB som konstruktionschef, förmådde då, tillsammans med en annan anställd i bolaget, att intressera ytterligare tre privatpersoner i Östhammar att satsa i nytt aktiekapital och överta verksamheten. Därmed var Marinteknik Verkstads AB bildat. VD blev Hans Ruppert.

Marimatic hade hyrt verkstadsfastigheten av Östhammars Såg AB. Nu inköpte det nybildade bolaget denna och från konkursboet förvärvades maskiner, varulager samt övriga inventarier och tillhörigheter. Samtliga anställda i Marimatic AB bereddes sysselsättning i det nya varvet.

Starten blev lyckosam. Byggandet av en prototyp för en planerad serie minarbetsbåtar till Försvaret, som påbörjats för konkursen, kunde fortsätta med övertagande av kontraktet. Och så fylldes orderportföljen omgående med två passagerarfartyg för Waxholms Ångfartygs AB. Därmed var sysselsättningen redan tryggad för de första två åren.

Marimatic hade strax före sin konkurs levererat m/s *Sunnan* till Waxholmsbolaget. De båda nu beställda fartygen var systerfartyg till detta men med 30 m i längd var de förlängda ca två meter. M/s *Östan* leve-

Ovan: Nybygge B38, m/s *Skärgården* för Waxholms Ångfartygs AB, levererad 1978.

rerades 1969 och m/s *Nordan* året därpå. Något senare samma år levererades ytterligare ett passagerarfartyg, m/s *Silverö* till Kent Krusell Fartygsservice AB. De här nämnda fartygen var alla byggda helt i lättmetall. Därefter följde tre byggen med stålskrov, ett vattenforskningsfartyg för Statens Naturvårdsverk och två lotsbåtar för Sjöfartsverket.

Man hade då kommit fram till 1972 och planerna att förnya de otidsenliga verkstadslokalerna hade börjat ta form. Dessbättre hann aldrig några större nyinvesteringar göras innan det yppades ett mer attraktivt alternativ, möjlighet att förvärva Öregrundsvärket AB som då stod inför betydande driftinskränkningar på grund av minskad orderingång. Med sitt läge vid stora inomskärsleden för Norrlandssjöfarten, djupare vatten, kort isläggning och större slipar fanns här helt andra förutsättningar för en gynnsam utveckling av en varvsrörelse.

Banken, Utvecklingsfonden och AMS ställde beredvilligt upp med erforderlig finansiering för förvärvet, omlokaliseringen till Öregrund och investeringskapital för upprustningar och uppförande av en monteringshall på 900 m². I början av 1973 lämnade sista flyttlasset Östhammar och samtidigt kunde den nyuppförda hallen i Öregrund tas i bruk. Fastigheten i Östhammar såldes till ett byggföretag för tomtexploatering för villabebyggelse.

En beställning från Försvaret på minarbetsbåtar i lättmetall lika den prototyp som tidigare byggts hade givit extra påskjut till omlokaliseringen. De närmaste åren byggdes nu huvudsakligen för Försvaret. Efter minarbetsbåtarna togs hem ytterligare en Förvarsorder på åtta landstigningsbåtar i stål i den sk 200-serien samt prototyp till en trossbåt av seatruckstyp.

Parallellt med dessa serietillverkningar byggdes en mindre passagerarbåt, 22 m, till Utö Sjötaxi, m/s *Mysing*, en snabbgående lotsbåt av lättmetall samt en isbrytande lotsbåt av stål för Luleå lotsplats, det största i Sjöfartsverkets omfattande flotta av lotsbåtar.

Det bättre läge för en utvecklingsbar varvsverksamhet man fått genom flyttningen medförde även en positiv utveckling av reparationverksamheten och numera är de båda sliparna så gott som fullbelagda året om. Ny räls har lagts och slipvagnarna har förnyats.

Mot slutet av 70-talet började åter förfrågningarna på passagerarfartyg ta fart. Nu följde en serie leveranser av passagerarbåtar, samtliga över 30 m. År 1978 levererades m/s *Sjöbris* till Stockholms Skärgårds trafik AB och senare samma år m/s *Skärgården* till Waxholms Ångfartygs AB. Den följdes av ett systerfartyg, m/s *Roslagen*, året därpå till samma rederi. Samtidigt med dessa byggdes och levererades två lotsbåtar av stål till Sjöfartsverket. Efter Waxholmsbåtarna byggdes m/s *Silverfjord* för Kent Krusell Fartygsservice AB och år 1981 levererades m/s *Svea Lejon* till Kolmårdens Rederi AB med Söderköping som hemort.

Samtidigt som konstruktion och utveckling bedrivits av den senare serien passagerarbåtar av enskrovs typ, har framtagits nykonstruktion av en snabbgående katamaranbåt för 215 passagerare med vattenjetdrift. Upprinnelsen till detta objekt var att bokförläggaren K G Bertmark i Malmö till sina tidigare olika verksamheter även börjat intressera sig för snabba fartyg för kortdistanstrafik och trodde på en god exportinriktad marknad för en sådan båt. Efter samtal med varvet där bl a diskuterades byggande av en amerikansk konstruktion som Bertmark förvärvat förkastades detta objekt då modellprov visade att man med denna konstruktion ej kunde uppnå tänkta prestanda. Hans Ruppert åtog sig då att varvet skulle ta fram en egen konstruktion för Bertmarks räkning. År 1978 var man så långt framme att order på en prototyp kunde läggas till varvet med K G Bertmarks Förlag AB som beställare. Konstruktionen hade då dels underställts Det Norske Veritas för granskning, dels hade genom modellprov bekräftats att förväntade prestanda skulle infrias.

Samtidigt startade marknadsföringen av katamaranen via ett bolag i London, Jetcat Limited, med bokförlagets engelska moderbolag som huvudintressent. Snart hade varvet, långt innan prototypen var färdig, en order från Hong Kong Macao Hydrofoil Co, Ltd på tre Jetcats.

Detta fartyg som med var sin MTU marindiesel på ca 1600 hk i vardera skrovet framdrives med vattenjetaggregat av KaMeWa:s tillverkning har en servicefart på 31 knop med fullt antal passagerare. Vattenjetdriften gör att fartyget blir mycket grundgående och ej utsätts för de haveririsker det innebär med långa propelleraxlar, propellrar, roder etc eller bärplan under skrovet. En annan unik konstruktionsdetalj är att skroven är helt särade från däck och sammankopplade med detta genom ett antal elastiska element i vardera skrovet. Ett skrov kan losskopplas på ett par timmar och ett utbytessystem är därigenom möjligt. En annan fördel är att inga skrovljud fortplantas upp i överbyggnaden som får mycket god ljudkomfort.

Genom ett konkurrenskraftigt pris, goda manöveregenskaper och fartprestanda, servicevänlig konstruktion med liten haveririsk har visat sig att Jetcaten har mycket god driftsekonomi jämfört med andra förekommande konstruktioner i denna storlek och fartområde.

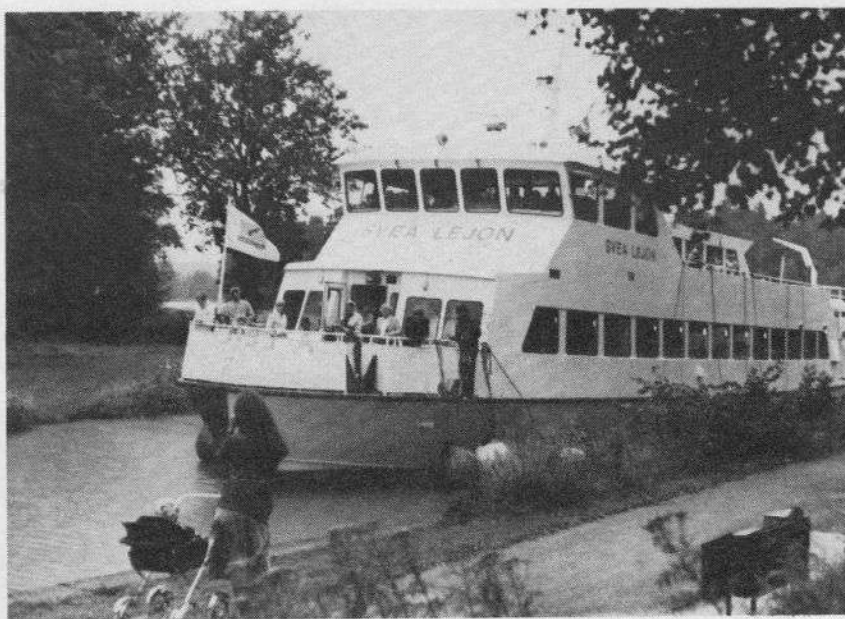
Nybygge B2, m/s *Östan*, levererad till Waxholms Ångfartygs AB 1969. Foto i Vaxholm 1977, Harry Runderheim.



Nybygge B43, m/s *Silverfjord*, för Kent Krusell Fartygsservice AB.



Nybygge B45, m/s *Svea Lejon*, levererad till Kolmårdens Rederi AB 1981, i trafik på Göta kanal. Båten har två Scania-motorer som utvecklar 800 hk och ger en fart av 17 knop. Längd 31,87 m, bredd 6,72 m och djupgående 2,36 m.





Nybygge B5, vattenforskningsfartyget *Ancylos* för Statens Naturvårdsverk.

Prototypen, som blev föremål för ett omfattande provkörningsprogram med sofistikerad mätutrustning för utrönande av alla tänkbara hållfasthetspåkänningar vid olika vågbilder, levererades våren 1981 och senare samma år levererades första Hong Kong båten, m/s *Apollo Jet*.

Det ekonomiska intresse som bokförläggare K G Bertmark hade i Jetcat-projektet ledde till, då företaget stod inför en omfattande omsättningstillväxt genom de order projektet medförde med därav ökat kapitalbehov, att Bertmark via ett av honom helägt bolag, Jet Catamaran System, förvärvade samtliga aktier i bolaget.

De förhoppningar om en positiv utveckling som ställdes vid etableringen i Öregrund har både infriats och överträffats. Då företaget låg kvar i Östhammar fanns ca 25 anställda. I dag finns 82 anställda. En påbyggnad av monteringshallen om ytterligare 900 m² togs i bruk 1980, kontors-, förråds- och elverkstadslokaler har tillbyggt 1981 och maskinparken förnyas och utökas.

Marknadsföringen och försäljningen av Jetcats är numera helt koncentrerad till varvet.

Bidragande till varvets framgångar har även varit en målmedveten satsning på egna konstruktioner och en fortgående utveckling av dessa och nya projekt. Hans Ruppert, som fortfarande är VD, har varit huvudansvarig för konstruktionsarbetet och svarat för designen av de flesta båtarna. Med ända från Marimattiden är förutom verkmästare och flera kollektivanställda tekniske chefen Claes Norrstrand och produktionschefen Gunnar Frisell.

Något som varvet kunnat glädja sig åt är att gamla kunder visat sin belåtenhet genom att återkomma med nya beställningar. Samtidigt som den andra Hong Kong båten levereras nu i april skall även en ny m/s *Sjögull*, en 36 m enskrovsbåt för 300 passagerare levereras till Stockholms Skärgårdstrafik AB. Hong Kong rederiet har beställt sin fjärde Jetcat och tecknat option på ytterligare två.

Med de ökade kostnader som drabbat privatbilism och privatbåtägare genom dagens höga drivmedelspriser har märkts ett ökat behov av dels båtar för den reguljära passagerartrafiken, dels ren turisttrafik med inriktning på charter-, representations- och konferensresor. Ett gott exempel härpå är utvecklingen av den verksamhet som Kolmårdens Rederi AB bedriver med den av varvet byggda *Svea Lejon* med trafik på Göta kanal och Östgötaskärgården.

Samtidigt som varvet idag fått en alltmer exportinriktad verksamhet genom katamaranerna kan man även röna ett ökande intresse för enskrovsbåtarna från framför allt inhemska rederier.



Nybygge B42, m/s *Jaguar*, Jetcat Number One, byggd för K G Bertmarks Förlag AB. På den nedre bilden kan man se att skroven är kopplade till däck, vilket gör ett utbytessystem möjligt.





Sundbusserne A/S, Helsingör

Den 28 mars 1958 startade de små, eleganta Sundbusserne att plöja Öresunds vatten mellan Helsingborg och Helsingör. Det var den dagen den norske tankredaren Ragnar Moltzau kastade sig in i det stora dansk-tysk-svenska smörkriget, med två små snabbgående sjöbussar. Det danska smöret kostade då 4 kronor per kilo medan svenskarna och tyskarna i sina respektive hemländer fick betala över det dubbla. Det var som sagt gränshandeln som startade färjeleden, som går under norsk flagg och under Moltzaus rederimärke.

Under de första 15 åren överfördes 2 628 000 passagerare över Öresund och dagsrekordet låg på 14 600 personer.

Modernisering av flottan har gjorts och i allt har det byggts 10 sjöbussar, alla med namn från Holbergs litterära personer. Båtarna är eleganta i linjerna och alla är ritade av den danska konsultfirman Knud E Hansen A/S i Köpenhamn, som har ett gott rykte om sig för sina vackra konstruktioner. Båtarna har en kapacitet av mellan 250 och 275 personer och en besättning på fyra man. De populära båtarna, i dag fem varav den sista just levererats, seglar i femtonminuterstrafik och lägger i Helsingborg till vid Hamntorget, i Helsingör ute vid södra hamnpiren.

Båtarna ägs av Moltzaus Tankrederi, Oslo, och driften ombesörjes av Sundbusserne A/S, Dansk Norsk Aktieselskab och har sitt säte i Helsingör.

Den senaste Sundbussen, den tredje *Sundbuss Pernille*, fotograferad av Lennart Hellström.

Fleetlist

1. m/s *Sundbuss Henrik*. Alssund Skibsværft, Sønderborg 1958. Loa 25,02 m, br 6,20 m, djupg 1,88 m, 98 BRT, 59 NRT. 2 × 6-cyl. Volvo-Penta, 320 bhp, 12 knop. 100 passagerare.
 1958—1966 *Sundbuss Henrik*
 A/S Rendal, Oslo.
 1966—1980 *Holmgår*
 Øygarden & Sotra Rutelag L/L, Bergen.
 1980—
Holmgår Senior
 Øygarden & Sotra Rutelag L/L, Bergen.
 1981
Utstein
 Simon Møkster, Stavanger.
 1981—
 Abraham Bjellebo, Stavanger.
2. m/s *Sundbuss Pernille*. Alssund Skibsværft, Sønderborg 1958. Loa 25,02 m, br 6,20 m, djupg 1,88 m, 98 BRT, 59 NRT. 2 × 6-cyl. Volvo-Penta, 320 bhp, 12 knop. 100 passagerare.
 1958—1966 *Sundbuss Pernille*
 A/S Rendal, Oslo.
 1966—1980 *Utgår*
 Øygarden & Sotra Rutelag L/L, Bergen.
 1980—1981 *Utstein*
 Simon Møkster, Stavanger.
 1981—1982 Fyris Rederi AB Saxaren, Stockholm.
 1982—
Strömskär
 Utö Sjötaxi AB, Utö.
3. m/s *Sundbuss Jeppe*. A/S Westermoen Båtbyggeri, Mandal. Varvsnr 477. 1959. Loa 30,33 m, br 6,48 m, djupg 1,91 m, 75 BRT, 36 NRT. 2 × 6-cyl. Volvo-Penta, 370 bhp, 12 knop. 160 passagerare.
 1959—1969 *Sundbuss Jeppe*
 Sundbussene Dansk-Norsk A/S, Helsingør.
 1969—1974 A/S Moltzau Tankrederi, Oslo.
 1974—
White Lady II
 E M Benjaminsen, Bergen.
 1974—1976 *Jeppe Cimber*
 Cimber Line, Hadsund.
 1976—
White Lady
 Maasholmer Seetouristik GmbH, Panama.
4. m/s *Sundbuss Henrik II*. Lindstøls Skibs & Båtbyggeri A/S, Risør. Varvsnr 260. 1964. Loa 31,15 m, br 7,52 m, djupg 2,02 m, 138 BRT, 55 NRT. 2 × 6-cyl. Volvo-Penta, 400 bhp, 12 knop. 225 passagerare.
 1964—1976 *Sundbuss Henrik*
 A/S Rendal, Oslo.

Sundbuss Jeppe, bygget av Westermoen Båtbyggeri 1959.





Sundsbuss Henrik i Helsingør 1958, första trafikåret.

- 1976—1979 *Ems Clipper*
Dollart Seabus Ltd, Limassol.
- 1979— *Baltic Clipper*
Rolf Büttcher, Neustadt.
5. m/s *Sundbuss Pernille II*. Lindstøls Skibs & Båtbyggeri A/S, Risør. Varvsnr 261. 1965. Loa 31,15 m, br 7,52 m, djupg 2,02 m, 138 BRT, 54 NRT. 2 × 6-cyl. Volvo-Penta, 400 bhp, 11 knop. 200 passagerare.
1965—1975 *Sundbuss Pernille*
A/S Rendal, Oslo.
1975—1977 *Dano-Fjord*
Alf Nepstad, Bergen.
1977— Dansk-Norsk Skipsaksjeselskap, Fredrikstad.
6. m/s *Sundbuss Baronen*. Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhaven. Varvsnr 467. 1969.
1969—1973 *Sundbuss Baronen*
Sundbussene A/S, Helsingør.
1973— A/S Moltzau Tankrederi, Oslo.
7. m/s *Sundbuss Erasmus*. Lindstøls Skip & Båtbyggeri A/S, Risør. Varvsnr 270. 1972. Loa 34,10 m, br 7,52 m, djupg 2,30 m, 191 BRT, 93 NRT. 2 × 6-cyl. Volvo-Penta, 540 bhp, 12 knop. 250 passagerare.
1971— *Sundbuss Erasmus*
A/S Moltzau Tankrederi, Oslo.
8. m/s *Sundbuss Magdelone*. Lindstøls Skibs & Båtbyggeri A/S, Risør. Varvsnr 271. 1972. Loa 34,10 m, br 7,52 m, djupg 2,30 m, 191 BRT, 93 NRT. 2 × 6-cyl. Volvo-Penta, 540 bhp, 12 knop. 250 passagerare.
1972— *Sundbuss Magdelone*
A/S Moltzau Tankrederi, Oslo.
9. m/s *Sundbuss Jeppe (2)*. Lindstøls Skibs & Båtbyggeri A/S, Risør. Varvsnr 274. 1974. Loa 34,10 m, br 7,52 m, djupg 2,30 m, 191 BRT, 93 NRT. 2 × 6-cyl. Volvo-Penta, 540 bhp, 12 knop. 250 passagerare.
1974— *Sundbuss Jeppe*
A/S Moltzau Tankrederi, Oslo.
10. m/s *Sundbuss Pernille (3)*. Lindstøls Skibs- & Båtbyggeri A/S, Risør. Varvsnr 280. 1981. Loa 35,37 m, br 8,02 m, djupg 2,30 m, 299 BRT, 172 NRT. 2 × 6-cyl. Volvo-Penta, 680 bhp, 12 knop.
1981— *Sundbuss Pernille*
A/S Moltzau Tankrederi, Oslo.

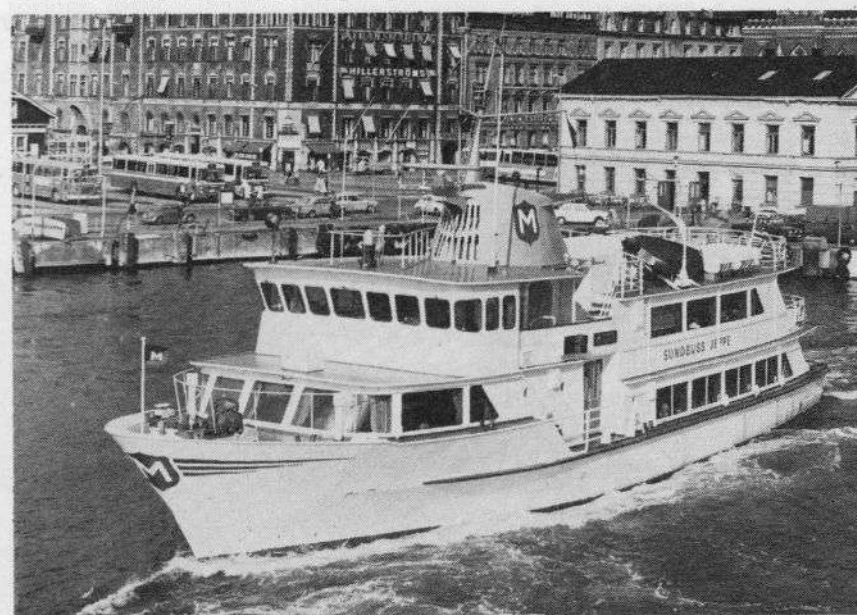
Sundbuss Pernille II. Foto 7 april 1966, G Olsen. II:an stod visserligen på namnbrädan, men den ingick inte i det registrerade namnet.



Sundbuss Baronen i Helsingborg 1973.



Sundbuss Jeppe (2) i Helsingborg 1974.





Isbjörn af Kramfors, ex Isbjörn

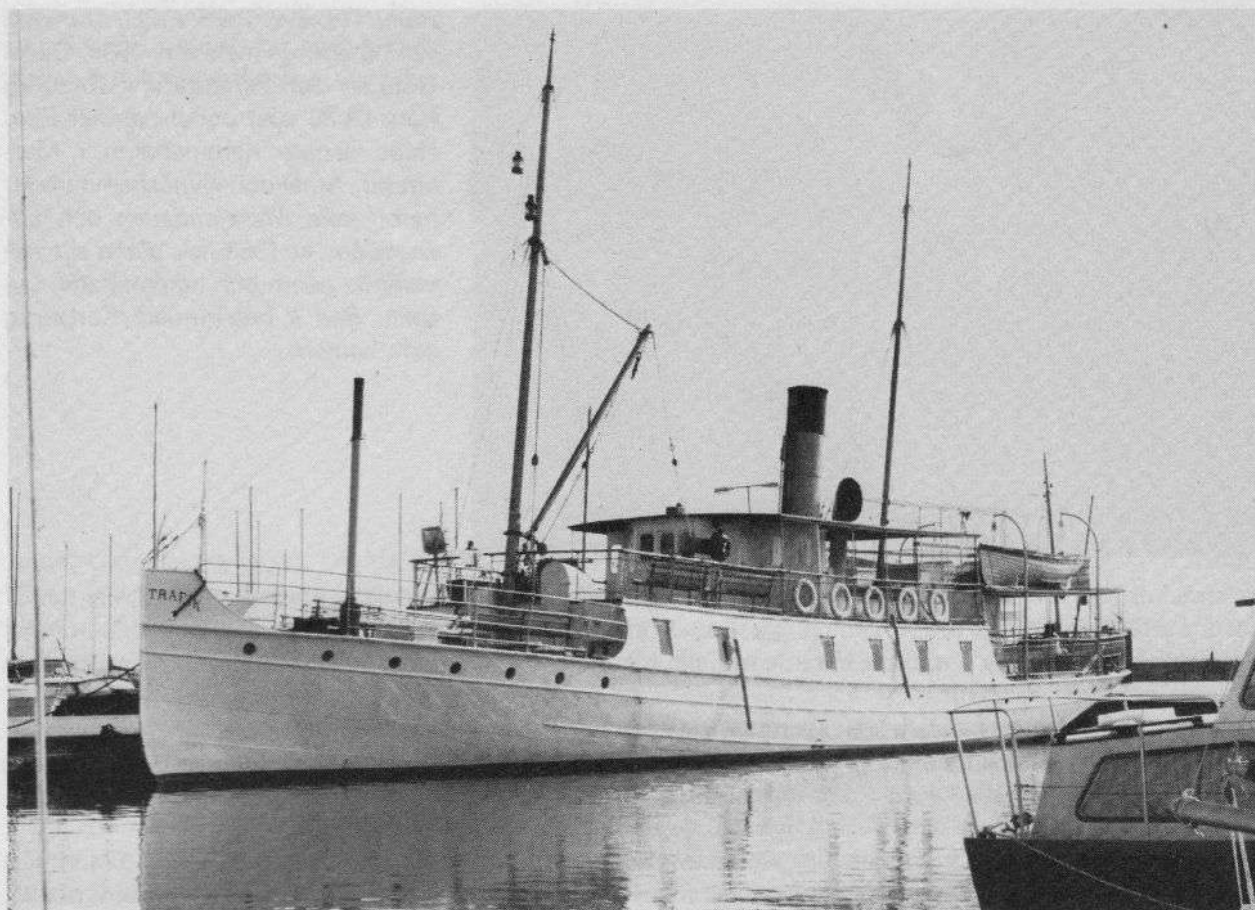
Steambogserbåten *Isbjörn* byggdes 1916 på Vennbergs Mek Verkstad i Karlstad med en längd av 18,23 m, bredd 4,52 m och djupgång 2,19 m. Omkring 1962—63 byggde dåvarande ägaren, Graningevarken AB i Utansjö, om den och lade in två sexcylindriga, fyrtakts överladdade Albin-dieslar typ G-62TK om 180 hk vardera, tillsammans 360 hk. Motorerna driver genom var sin torrlamellkoppling via kilrepsväxel en säfflepropeller med vridbara blad, vilket ger fartyget en fart av 11 knop. Dragkraften är okänd. Motorerna kan köras var för sig, helt oberoende av varandra. Båten är utrustad med wiropel som drives via växel från ena huvudmaskinen, samt med Säffle hydraulisk styrning.

Den 20 juli 1978 förvärvades *Isbjörn* av Jan Gustafsson i Kramfors, som satte igång en omsorgsfull genomgång och pietetsfull restaurering av de nu tjugo år gamla G-62:orna. Albin-dieslarna går nu mycket pålitligt och spinner enligt ägaren som två övergödda och väl omskötta fullväxta vildkatter. Våren 1980 togs båten i bruk och användes nu nästan dagligen under säsongen för sjunktimmerbärgning och timmerbogsering.

Den övre bilden visar *Isbjörn af Kramfors* i vinterslummer 1979 i egen bassäng som bröderna Gustafsson huggit upp åt henne för att hon skulle få vila utan att behöva känna på isens järnhårda grepp runt sitt vackra skrov. På nedre bilden får *Isbjörn* göra skäl för sitt namn: vårbrytning vid öds kaj i Kramfors. Isen var 30 cm tjock, men man lyckades ändå stänga upp en försvarlig vak och fick in *Isbjörn* till kaj och hjälpte samtidigt våren 1981 på traven.

Uppgifterna och bilderna är lämnade av ägaren själv, HB Br Gustafssons Sjötransporter, Industrivägen 18, 872 00 Kramfors, 0612/134 79, som gärna vill veta mera om fartygets öden och äventyr före 1977.





Göta kanal — pigg 150-åring

av Gert Åkesson

Sveriges turistattraktion nummer 1 och svensk sjöfarts intressantaste vattenled — Göta kanal — fyller i år 150 år. Kanalen invigdes 26 sept 1832 av kung Karl XIV Johan vid festligheter vid Mem. Kanalens västgötalinje hade då varit i bruk i tio år. Den optimism inför framtiden som genomsyrade invigningsfestligheterna 1832 återfinns idag, om än i andra former, inför kanalens 150-års jubileum.

Det var inte så många år sedan som vägverk, kommunala generalplanerare och politiker låg i beredskap och väntade på "att få skotta igen diket" allt sedan lasttrafiken försvunnit från östgötalinjen på 60-talet och de dominerande zinkmalmsfrakterna (Åmmeberg—Otterbäcken) på västgötalinjen upphört 1976. Det var en starkt ålderstigen kanal som 1972 än en gång sattes under utredning, nu i en statlig sådan med Jarl Hjalmarsson som ensam kanalutredare. De förhoppningar som hade ställts om en utbyggnad, breddning och fördjupning av i första hand västgötalinjen grusades innan utredningen var klar 1975 och riksdagen lystrade inte heller till kraven på utbyggnad, utan fattade i stället beslut 1977 om upprustning och bevarande av kanalen som turisttrafikled. Beslutet innefattade också ett övertagande av den Wallenbergägda kanalen. För anslagna 50 milj, som naturligtvis inte har räckt till, har kanalen fått bl a automatiserade slussar, upprepning, nya bryggor och kajplatser, fjärrövervakade broöppningar samt iordningsställande av den gamla dragstigen längs kanalbanken. Den senare har använts under segelfartygens tid för att medelst oxar och hästar bogsera båtarna på kanalsträckorna. Efterhand som denna trafik försvann efter första världskriget återtog naturen det en gång förlorade, i likhet med hur en icke trafikerad järnväg ser ut efter några år. På vissa delsträckor har dragstigen använts av bro- och slussvakter som betjänat flera broar, någ-

S/s *Trafik* byggd 1892 vid Bergsunds Mek verkstad för Ångbåts AB Hjo—Hästholmen. Fartyget mäter 29,68 m i längd, 6,28 m brett och 2,55 m djup. Fartyget har aldrig blivit moderniserat eller ombyggt vare sig exteriört eller interiört. Ovanpå detta har det fått en utomordentligt pietetsfull restaurering efter "räddningen" 1972. Foto i Hjo 1979, Frank Stenvall.



Ran II i Forsvik 1976. *Ran II* är byggd vid Göteborgs mek varv 1899. Gick i Göta älv och hamntrafik i Göteborg fram till 30-talet under namnet *Elsa*. Hade senare hemmahamn i Marstrand, Åmål och Nynäshamn under namn som *Mysingebaden* och *Elfsnabben*. År 1963 fick båten sitt nuvarande namn och hemmahamn Lysekil. *Ran II* har numera Karlsborg som hemvist.

ra sträckor har använts som lokal väg. Nu i samband med kanalens allmänna upprustning skall, när den är färdigställd i sin helhet, dragstigen bli cykelled. I brist på verklig breddning av kanalen har man breddat kanalens turistunderlag så att inte bara de som befar kanalen med båt utan även velocipeddito kan uppleva dess skönhet och karaktär.

Den upprustning av kanalen som skett de senaste åren och kommer att pågå några år till är mycket välbehövlig. Under de 150 åren har inga större reparationer eller förnyelser skett med undantag av en rätning vid Lanthöjden åren 1930—33. Jubilarens aktningvärd ålder kan helt och hållet tillskrivas kanalbyggarnas genuina hantverk.

Mycket har sagts och skrivits om byggandet av Göta kanal. Med rätta har också Baltzar von Platen fått stå som förgrundsfigur. Dock byggde han sina idéer och planer på en gammal, månghundraårig tanke att förbinda västerhav med österhav via de mellansvenska insjöarna. Redan på 1500-talet hade biskop Brask idéer om kanalaneläggningar. Med jämna mellanrum historien igenom väcks kanaltankar till liv.

Amiral von Platen hade tillhört Trollhätte kanals direktion sedan 1798 när han 1806 presenterade sin *Afhandling om canaler genom Sverige med särskildt afseende å Wenerns sammanbindande med Östersjön*. Genom von Platens politiska kontakter ledde avhandlingen till att man gjorde noggrannare undersökningar och senare, fortfarande under von Platens pådrivande, beslöts att påbörja kanalaneläggningen. Von Platen blev den som ledde arbetena i både stort och smått. Förutseende som han var, och troligen även medveten om att hans ursprungliga kostnadskalkyl var överdrivet optimistisk, startade han anläggningsarbetena på ett flertal ställen. Kanalmotståndarna menade att han gjorde det för att kanalprojektet inte skulle kunna avkortas etc av penningbrist.

Kanalamiralen själv hävdade att det var för att efter hand som arbetena fortskred kunna utnyttja de färdigställda sträckorna för transporter. Under de 22 åren som arbetena pågick deltog ca 58 000 man, flertalet indelta soldater. I tidningsartiklar, kolorerad veckopress eller bland dåligt pålästa Göta kanal-berättare finner man ibland den seglivade myten om att kanalen har grävts av ryska krigsfångar. Nåväl, ryssar har deltagit i arbetena men begränsat till ett par hundra, och dessutom har de som desertörer frivilligt satt sina spadar i den väst- och östgötska jorden. Utöver dessa ryska inslag så deltog ett 10-tal engelska ingenjörer samt, i projekteringsskedet, den kände engelske kanalbyggaren Tomas Telford.

De svenska indelta soldaterna arbetade vid kanalen inom en militär ram, där det varken saknades tapt, revej, exercis eller kyrkparad.

En viktig bieffekt av kanalaneläggandet var den mekaniska verkstad som von Platen startade 1822 för att dels bygga delar till broar och slussar, dels för att svara för underhållet av det engelska mudderverk — fö det första ångdrivna flytetyget i landet — som von Platen införskaffat. Verkstaden är den för svensk sjöfart och svensk loktillverkning så kända Motala Verkstad, ett embryo till den svenska verkstadsindustrin.

Den trafik som man hade tänkt sig skulle trafikera kanalen skulle till ca 80 % bestå av fartyg som var genomgående, och resten skulle bestå av lokaltrafik. Ganska snart förstod man att kanalen var för liten för att locka till sig den genomgående trafiken, och siffrorna blev de omvända. Stor betydelse har kanalen haft för kanalorter som Söderköping, Norsholm, Motala, Karlsborg, Forsvik, Töreboda, Lyrestad och Sjötorp. Detta gäller även Linköping, Jönköping, Åmmeberg och Hjo m fl orter som sjövägen fick kontakt med yttrevärlden tack vare Göta Kanal. Den sista stora glansperioden för kanalen som godstrafikled var

Lina av Töreboda, ett till varv, byggar, längd, bredd och djup diffust och svårdefinierat flytetyg.



under andra världskriget. Då registrerades lika många fartyg i kanalen under ett av krigsåren som fritidsbåtar under den senaste säsongen (ca 6 000).

Möjligheterna att i sommar åka passagerarbåt på Göta kanal har inte varit större sedan 1939 då leden trafikerades av *Baltzar von Platen* (Jönköping—Stockholm) samt *Wilhelm Tham*, *Astrea*, *Ariadne*, *Ceres*, *Pallas*, *Diana* och *Juno*. Rederi AB Göta kanals *Juno* är äldst i kanalen, byggd 1874 på Motala Verkstad. *Juno* har i år 14 avgångar från Göteborg resp Stockholm medan systerfartygen *Diana*, byggd 1931 på Finnboda varv, gör 13 och *Wilhelm Tham*, byggd 1912 på Motala Verkstad, gör 12 avgångar. Noteras skall att samtliga båtar avgår samtidigt från Göteborg 2 juli för att celebrera 150-årsjubileet. Ovanstående tre klassiker rymmer mellan 70 och 74 passagerare i hytt och drygt lika många däckspassagerare. Som däckspassagerare kan man dock välja många andra alternativ sedan några år tillbaka och icke minst i år. På västgötalinjen trafikerar *Sandön* (200 pass) Karlsborg—Töreboda söndagar 16/5—12/9 samt onsdagar mellan 26/6 och 18/8. På sträckan upplever man en mycket omväxlande natur, kanalens högsta nivå, sjön Viken och den äldsta slussen och klaffbron. *Ran II*, tillhörigt samma rederi, gör under perioden turer mellan Karlsborg och Forsvik på tisdagar. Turen går inte i själva kanalen, men tillfälle ges att i Forsvik beskåda dess äldsta delar. På östgötasidan uppenbarar sig i år en gammal bekant i ny tappning, *Kung Karl Gustav*, som under namnet *Athena* (byggd 1892 på Bergsunds varv) beseglade sträckan Jönköping—Berg under åren 1955—1956. Båten hade dessförinnan seglat under namnen *Göteborg*, *Gefle*, *Argo* och *Stallarholmen*. Före sitt nuvarande namn har båten hetat *Götaland*. Båten trafikerar nu sträckan Motala—Boren söndagar 13/6—15/8 samt Motala—Berg tisdagar och onsdagar, dessutom fredag och lördag t o m 28/8. På fredagskvällarna skall båten därutöver agera flytande restaurang i Berg. *Prins Gustaf* som tidigare kilat stadigt mellan Motala sluss och Borens hult, och då passerat kanalregalierna Platens grav och Motala Verkstad, skall enligt uppgift i år endast gå i beställningstrafik. Längst i öster finner vi nyheterna i kanaltrafikshänseende. Rederi AB Göta Lejon trafikerar sträckan Söderköping—Norsholm under seglationssäsongen vid kanalen med *Göta Lejon* (250 pass), sträckan Söderköping—Arkösund trafikerar av kanalens "Nanny" — *Svea Lejon* (375 pass). *Svea Lejon* har endast ett år på nacken, byggd på Marinteknik Verkstads AB i Öregrund. *Göta Lejon* är byggd i Kristiansand 1946 och sattes in på kanalen 1980. Rederiet satsar stort på Göta kanal och ytterligare planer för kanalens 151:a år!!!

Samtliga uppräknade båtar kan självfallet chartras för specialturer och detta gäller i högsta grad en annan båt som inte kör reguljära kanalturer, men ofta syns på dess västgötadel — ångbåten *Trafik*. I samband med *Juno*, *Diana* och *Wilhelm Thams* gemensamma färd till Stockholm kommer *Trafik*, *Sandön*, *Motala Express* m fl att gå i konvoj över Vättern. En så stor passagerarbåtsflotta har förmodligen aldrig på en och samma gång befunnit sig i Vättern.

Som ett avslutande kuriosum kring den kortfattade sammanställningen över olika båtlinjer under kanalens jubileumsår skall vi inte glömma den minsta reguljära passagerarlinjen, *Lina* av Töreboda, kanalens minsta, billigaste och på tvären gående båt. *Lina* ägs av Töreboda kommun och för 5 öre kan man komma över Göta kanal, och mot tillägg kan även cykel överföras. Färjan drivs för hand av en kommunal färjeskeppare som i en liten hytt, med genomgående lina, sitter och drar färjan från kanalbank till kanalbank. Under den häftigaste fritidsbåtsperioden åtgår den mesta arbetsinsatsen för att sänka ner draglinan till botten för att den långsgående båttrafiken skall kunna passera. Ja, det här landet och dess sjöfart skulle vara en stor portion tråkigare utan den 150-års jubilerande Göta kanal.



Ny serie färjor i Portugal

av Luis Miguel Correia

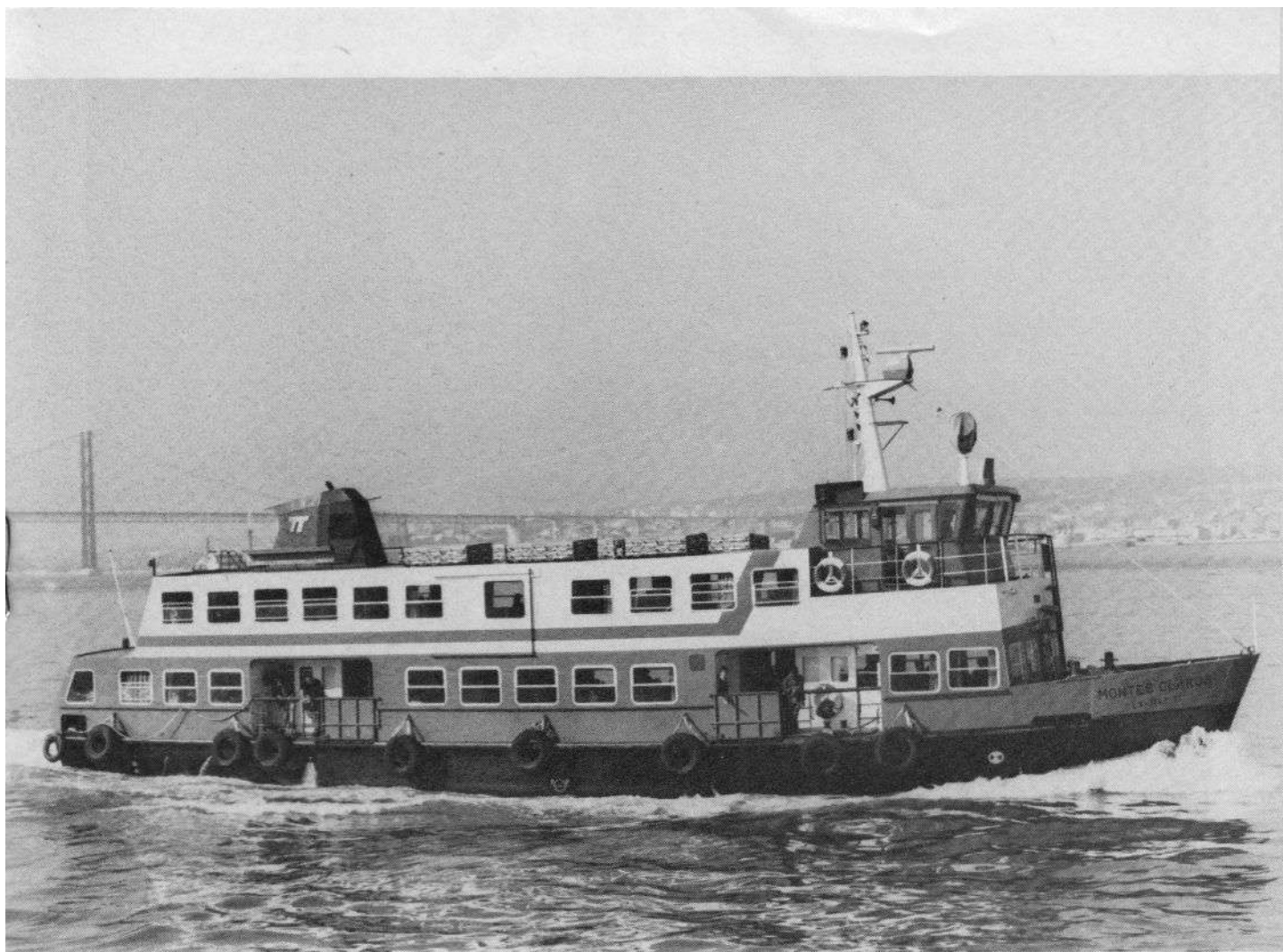
För den shiplover som gillar hamn- och kortdistansfärjor är Lissabon en trevlig plats att se många olika typer i daglig trafik. Det finns sammanlagt 30 färjor på olika leder över floden Tejo (engelska Tagus), från Transtejo's tolvminuters överfart mellan Lissabon (Terreiro do Paço-piren) och Cacilhas till Portugisiska järnvägarnas led Lissabon—Barreiro, som tar en halvtimme.

Järnvägarna (CP) driver sju fartyg på 700—900 grt som tar omkring 1000 passagerare vardera, medan Transtejo svarar för alla övriga, 22 person- och personbilsfärjor. Transtejo-bolaget bildades den 17 december 1975 genom sammanslagning av fem rederier som förstärktes efter revolutionen i april 1974. Flottan omfattar bl a några veteraner såsom *Rio Tejo Segundo*, ex *Rio Tejo 2*, ex *Mymphe*, på 150 grt som byggdes i Stettin redan 1925 och fick ny maskin 1948, eller flitigt använda *Trafaria Praia*, ex *Senator Grunwaldt*, ex *Heinrich Heissinger* (314 grt), som byggdes i Hamburg 1927.

Transtejo's flotta genomgår för närvarande en omfattande modernisering. Ett nybyggnadsprogram på tolv fartyg beställdes i februari 1978 vid tre portugisiska varv. De kallas Cacilhense-klassen efter det första nybygget och har följande dimensioner: loa 31,35 m, lpp 28,50 m, br 7,25 m, djup 3,00 m, djupg 1,90 m, displacement 215 t, dwt 62,6 t. Dieselmotorn är en MTU 1/8V 396TC62 som utvecklar 700 bhp och ger en fart av 11 knop. De har en propeller och bow thruster för att öka manövrerbarheten. 107 t stål gick åt till varje båt, som tar 500 passagerare.

Cacilhense byggd i Alverca levererades i september 1980 av Argibay-Sociedade de Construções Navais e Mecanicas SARL, men på grund av tekniska problem kunde båten inte tas i trafik förrän våren 1981. Först i trafik blev därför *Madragoa*, byggd av Estaleiros Navais de S Jacinto, Aveiro, som överlämnades i början av 1981. *Madragoa* följdes i oktober av *Montes Claros*, också från S Jacinto-varvet.

Därefter följer *Seixalense* från Argibay-varvet i Alverca i januari 1982, *Monsanto*, *Moscavide*, *Madre de*



Montes Claros lägger ut från Cacilhas. Alla de nya båtarna har namn efter gamla platser i Lissabon-området. Foto författaren. Motstående sida: Den nya *Cacilhense* på väg norrut mot tilläggsplatsen Terrero do Paço i Lissabon.

Deus och *Miratejo* i januari, februari, mars respektive maj 1982, alla från São Jacinto-varvet. I maj levereras *Sintrense* och i juli *Palmelense*, båda från Alverca. De två sista båtarna har ännu inte fått några namn. De skall levereras under 1983 från Foznave-Estaleiros de Figueira da Foz.

Fyra båtar, *Monsanto*, *Moscavide*, *Madre de Deus* och *Miratejo* skall trafikera leden Lissabon—Montijo. Överfarten tar 45 minuter, och även om de i övrigt är lika de andra båtarna kommer de bara att ta 340 passagerare i något bekvämare utrymmen. En del av huvuddäcket blir öppet med en bar. De övriga sex färjorna är främst avsedda för snabbleden mellan Lissabon (Terreiro do Paço-piren) och Cacilhas, färjeläget för staden Almada vid Tagus södra strand.

I och med leveransen av de nya båtarna kommer en del av de äldre att säljas, bl a *Rio Tejo Segundo* och systerfartygen *Zagaia* (103 grt) och *Flecha* (102 grt), båda byggda i Portugal 1934. Andra båtar som skall säljas i år är personbilsfärjorna *Eborensen* (392 grt, byggd 1954), *Almadense* (352 grt/1947) och *Monte Pragal* (360 grt/1946). Dessa oekonomiska båtar går nu mellan Lissabon (Cais du Sodré-piren) och Cacilhas. De ersätts av personbilsfärjorna *Alentejense* (354 grt/1957), *Ribatejense* (303 grt/1948), *Sesimbrense* (357 grt/1958) och *Setubalense* (271 grt/1936), vilka tar fler passagerare och färre bilar. De flyttas från Montijo-leden när *Monsanto* och systerfartyg levererats. De flesta av de gamla passagerarfartygen såsom *Trafaria Praia* (314 grt/1927), *Nacional*, ex *Cuxhaven* (163 grt/1936) och de fem tyska båtar som köptes 1977 är ännu i trafik.

Transtejo's fartyg har svart skrov med ett brett orange band, vit överbyggnad och svart skorsten med rederiets TT-märke. Tagus-färjorna utgör ett naturligt och viktigt inslag i flodbilden. "Cacilheiros" har de kallats ända sedan de var segelpråmar. Nu befordrar de millioner passagerare, och under sommaren gör de även söndagskryssningar.



Jetfoil i trafik på Engelska kanalen.

Den 31 maj 1981 inledde *Princesse Clementine* trafiken mellan Ostend och Dover i regi av det statliga belgiska rederiet RTM (Régie des Transports Maritimes). Genomsnittsfarten är 45 knop och överfarten tar bara 100 minuter. I augusti sattes *Prinses Stefanie* av samma typ, Boeing 929-115, in på samma led. Fransk- och flamländskstavade namn har alltid alternerat i det 136 år gamla rederiet. Under sommarens högsäsong gjorde de båda fartygen tillsammans upp till sex dubbelturer dagligen.

Huvudmåttén är 27,40 x 9,10 m, och de två gasturbinmotorerna utvecklar 3700 hk. Det finns plats för 316 passagerare i belgisk-tillverkade stolar av flygplansmodell. Biljettpriset är ca £ 4 högre än för de vanliga båtarna, som har en överfartstid av tre och en halv timme.

Den första säsongen betraktas som en försökssäsong, och under vintern sjunker beläggningen till omkring en tredjedel. Befälhavarna på jetfoil-båtarna är alla unga löjtnanter med många års erfarenhet som styrmän på kanalfärjor. Efter särskild utbildning och inkörning är de nu mycket entusiastiska över sina nya fartyg. De äldre färjekaptenerna är ännu tämligen skeptiska, och det återstår att se om nästa säsong kan skingra deras tvivel.

Bilden ovan visar *Prins Albert* backande ut från Ostend medan *Prince Laurent* till höger är på väg in. Den togs den 20 augusti 1980, alltså ett år före omslagsbilden där *Prinses Stephanie* dånar i väg i 45 knop. *Text och foto, Capt J F van Puyvelde.*



Svensk bogserare på holländskt museum

I oktober 1980 lade bogserångaren *Furie* till vid bogserbåtsmuseet i Maassluis i Holland efter femtio års trogen tjänst — i Sverige.

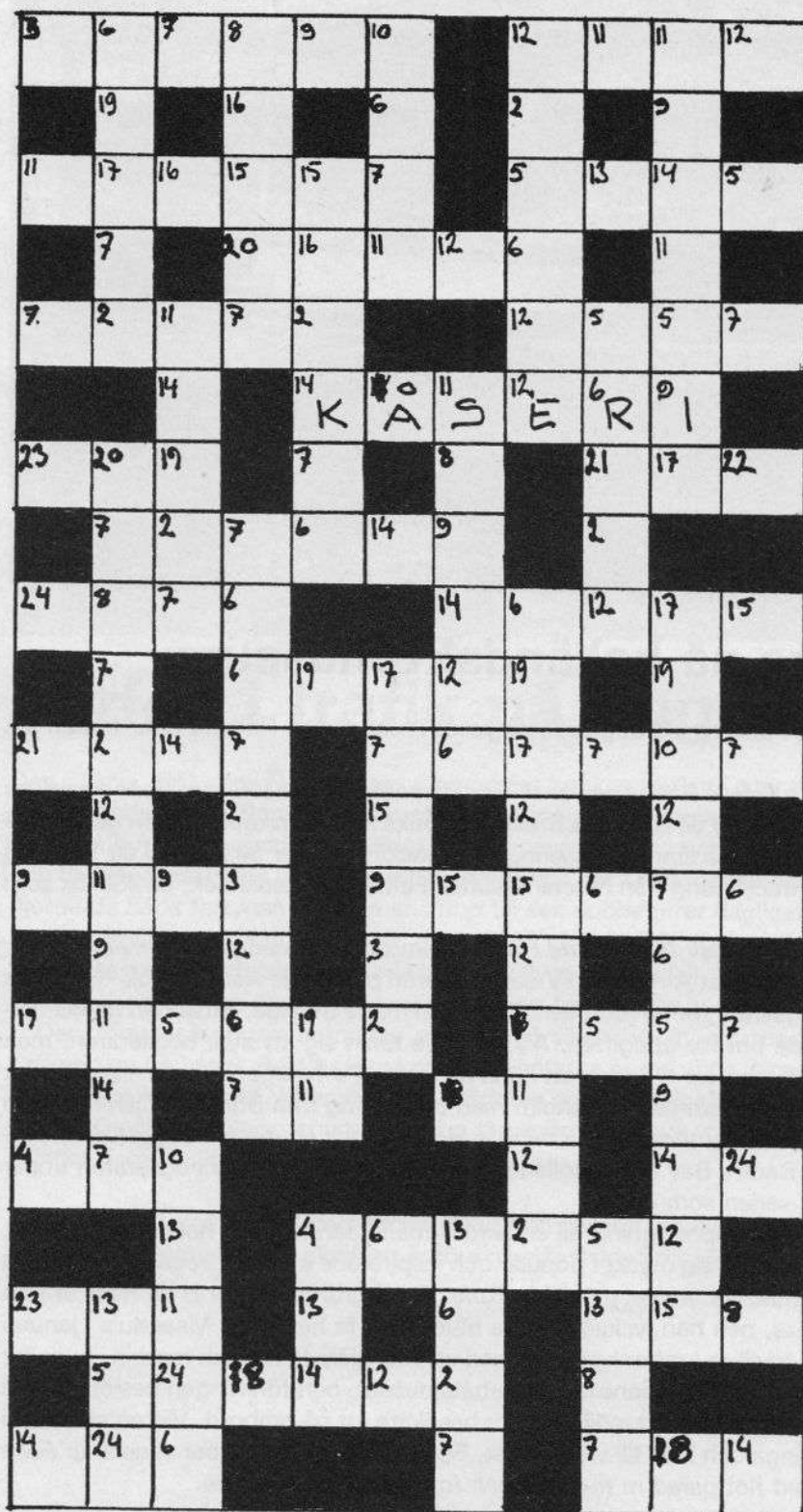
Hon byggdes 1916 vid Gebroeders G & H Bodewes varv i Martenshoek med nr 156 som *Gebr Bodewes VI* för varvets egen räkning och såldes 1919 till Holmens Bruks & Fabriks AB i Norrköping, som gav henne namnet *Holmen III* och använde henne för timmerbogsering. Dimensionerna var 30,28 × 6,08 × 3,683 m, 156 BRT, 12 NRT, maskinen en trecylindrig från Machinefabriek Fulton, Martenshoek, på 450 ihk som gav en fart av 8,5 knop.

1969 såldes den lilla bogseraren till Gustav A Åkerland i Stockholm och fick namnet *Holmvik*.

1975 planerade det holländska TV-bolaget AVRO en TV-serie baserad på Jan de Hartogs bok "Hollands Glorie" och sökte en lämplig ångbogserare för huvudrollen. Den fann man i Sverige, alltså den gamla holländskbyggda *Holmvik*, som passade fint för uppgiften. AVRO hade tänkt sig att hyra bogseraren, men det var ägaren inte intresserad av, så man var tvungen att köpa den, och TV-bolaget befann sig plötsligt vara redare. Den 23 april 1976 lämnade *Holmvik* Stockholm med besättning från Bureau Wijsmuller och ankom till IJmuiden den 30 april. Sedan all modern utrustning avlägsnats och styrhytten byggts om inleddes inspelningsarbetet den 4 juni i Bantry Bay och i Holland. Inledningsvis uppträdde bogseraren under namnet *Jan van Gent* och senare i serien som *Furie*.

Efter inspelningarna såldes båten för upphuggning till en skrotfirma i Zaandam där hon blev liggande. Hösten 1977 sändes TV-serien. Den visade sig mycket populär och inspirerade ett antal bogserarvänner att bilda föreningen "Hollands Glorie" med ändamålet att rädda *Furie*. En av grundarna var H de Haas Jr från varvet med samma namn i Maassluis, och han lyckades köpa båten och få henne till Maassluis i januari 1978. Hon var då i dåligt skick, men frivilliga krafter lyckades med varvets hjälp få båt och maskin i hyggligt skick. Under tiden öppnades i Maassluis det nationella bogserbåtsmuseet, och föreningen beslöt placera *Furie* invid museet som ett komplement och med möjlighet för besökare att gå ombord. Vid en stor fest i oktober 1980 kom *Furie* under full ånga och lade till vid museet. Första lördagen i oktober varje år är *Furie* nu medelpunkten i en hamnfest med flottparad m m. *Text och foto Teun van der Zee.*

1	2	3	4	1	5
---	---	---	---	---	---



Som utlovades i föregående nummer publicerar vi här ett nytt korsord, där det alltså gäller att finna lösenordet överst med hjälp av rutmönstret och bilden överst på motstående sida.

Lösningar sändes senast 15 augusti 1982 till Kaj Berntsson, Bellisgatan 2, 211 32 MALMÖ. Första pristagaren får välja mellan tur- och returbiljetter för två personer samt bil Trelleborg/Malmö—Travemünde med TT-Saga-linjen, två ToR-biljetter Vasa—Umeå, eller två ToR-biljetter Helsingborg—Grenå. Dessutom har vi böcker, scarves mm att dela ut.



Drivgoods

Uppgifterna om *Flynken* i vårt första nummer förmodas vara felaktiga. Gunnar Hedman skriver att hon är ex *Sandslån III*, ex *Faxe*, byggd 1913 vid Hernösands mek verkstad. Ett annat inlägg, som inte motsäger föregående, kommer från Kenneth Avelin och lyder:

Ni efterlyste vidare öden för *Flynken*. Jag har talat med tidigare ägaren Lars Andersson på *Flynken* i Göteborg och erfarit att de köpte henne från Ångermanälvens flottningsförening 1963. Bogseraren tjänstgjorde hos dem fram till 1980 då hon såldes eller rättare sagt lämnades såsom dellikvid till Avelins Bogserbåts AB i Lidingö. Båten som såldes till *Flynken* var *Spring* av Båtskärsnäs. *Flynken*, som inte nyttjades av Avelins, såldes i Göteborg till fru Inga-Lisa Gudmunds 1981. En obekräftad uppgift säger att hon skall vara såld ytterligare en gång.

Är det någon som nu kan fylla i båtens kompletta historia?

Ove B Nielsen i Skive tackar för de fylliga svaren i förra numret och undrar om vi kan nämna något om följande ex-danscars öden:

Bugserbåden/passagerskibet *Turisten*, herefter *Syltholm*, *Th. Søeborg*, *Samsø*, *Turisten*, *Kolmården*. Flydedokken, København, 48-1914. 1937 solgt til Sverige. Eksisterer skibet endnu?

Bugserbåden *Alexandre*, herefter *Bore* (finsk). G & H Bodewes, Martenshoek, 41-1915. 1927 solgt til Finland. Herefter?

Bugserbåden *Askø*, herefter *Redden*. J T Wilming, Groningen, 39-1916. 1951 solgt til Sverige. Omb til vandbåd. Angives solgt til England. Når? Eksisterer skibet endnu? Findes der et foto af *Redden*?

Jernbanefærge *Dan*. Orlogsværftet, København, 777-1921. 1974 solgt til Sverige. Ankom 12/3 til Ystad for ophugning. Skroget angives omb till pram "Danne"?

Bugserbåd *Risico IV*, herefter *Juno*, *Saga*, *Saga*? Gebr. Kooiman, Zwijndrecht, 79-1923. 1960 solgt til Sverige. Omb til motorskib. Herefter?

Autofærge *Vemmanæs*, herefter *Femø Sund*, *Gullmarsfärjan*. H C Christensen, Marstal, 69-1931. 1963 solgt til Sverige. Sejler skibet endnu?

Passagerskib *Kirsten Piil*, herefter *Kongedybet*, *Tranan*. Helsingør 88-1935. 1970 solgt til Sverige. Stadig i fart?

Bugserbåd *Sejrø*, herefter *Henrik*. Limfjordsværftet, Aalborg, 57-1964. 1969 solgt til Sverige. Stadig i fart?

Sandpumper *Rolf*. Flydedokken, København, 242-1898. Angives solgt til Sverige 1972 for ophugning, men videresolgt (til England) for videre fart?

Svar till Ove B Nielsen:

M/s *Kolmården* Norrköping existerar fortfarande i högsta välmåga och går sommartid traden Norrköping—Kolmårdens djurpark. Hon byggdes av Kjøbenhavns Flydedok A/S 1914 med varvsnummer 123 för A/S Turisten i Köpenhamn. 1919 flyttades bopålarne till Rødbyhavn där A/S Rødby—Femern Transport- & Bugserelskab overtog ägandeskapet och gav henne det klingande namnet *Syltholm*. 1925 till 1928 fick hon åter fast boplatz i Köpenhamn då redarskapet övertogs av Em Z Svitzer's Bjergnings-Entreprise A/S. Christen P Christensen i Hvidovre overtog henne 1928 och överlät fartyget 1934 till K J Kristensen i Köpenhamn, som lät henne behålla namnet *Syltholm*. 1935 till 1936 ägdes hon av Th. Søeborg i Næstved och hon fick mycket riktigt namnet *Th. Søeborg*. 1936 hamnade hon i Bandholm under namnet *Samsø* och ägaren var denna gång Sander Nielsen i Bandholm. 1937

ändrade denne herr Nielsen namnet på fartyget till *Turisten*. Kort tid efter namnändringen såldes hon till Sverige och nästa hemmahamn blev Hälsö och ägare var Trafik AB Öckerö Skärgård. 1970 köpte så Rederi AB Sightseeingbåtar i Norrköping henne för att sätta henne på nuvarande trade. Rederiet skiftade namn 1979 till Kolmårdens Rederi AB, Norrköping och vi hoppas att hon kommer att glädja oss svenskar lång tid framöver och undgår skärbrännarna.

Beträffande bogserbåten *Alexandrine* så har jag bara i mina anteckningar att hon 10 december 1927 såldes till K Lundberg & Co AB i Wiborg och fick namnet *Bore*. Kanske någon av våra finska medlemmar kan fylla i resterande levnadshistoria, gärna med foto.

S/s *Askø* var nästa bogserbåt på listan. Hon var mycket riktigt svensk mellan åren 1951 och 1972 och som ägare till henne stod AB Reddtrafik i Helsingborg. Hon såldes av vår aktade medlem Albin Tönnesson till R A Chettle i London för 25.000 kronor och enligt Tönnesson skall hon fortfarande befara Themsens vatten. Foto kanske någon av medlemmarna kan hjälpa Dig med.

Järnvägsfärjan *Dan* såldes mycket riktigt till Persöner AB i Ystad för upphuggning. Skrovet undgick skärbrännarna och såldes till Arne Avelins Bogserbåts AB, Lidingö och behöll namnet *Dan*. Från 1978 återfinns hon som *Danne* och tillhörande S I Kreuger, Nämndö, och gör tjänst som pråm.

Den holländskbyggda bogseraren *Juno* kan jag hjälpa med historiken till 1963. Hon byggdes av Gebr Kooiman i Zwijndrecht för egen räkning och fick namnet *Risico IV*. 1924 såldes hon till Svitzer's i Köpenhamn och erhöll då namnet *Juno*. 1953 såldes hon till Petersen & Albeck i Köpenhamn som vidare sålde henne till J Skyth Rødbro Larsen i Humlebæk. 1955 installerades en ny 2-cyl June-Munktell på 250 hästkrafter. 1960 såldes hon till Gustav Olsson i Skärhamn och fick namnet *Saga* med registernumret 9989. Hon har senare skiftat ägare och heter numera *Freedom* och med Bo Lenart Björklund i Göteborg som ägare.

Kan någon läsare fylla i senare historik?

Bilfärjan *Gullmarsfärjan II* seglar fortfarande och det skulle vara roligt om någon ställde upp och skrev en historik om henne med foton under de olika namn hon haft.

Nästa passagerarfartyg som efterfrågas är *Tranan*. Hon återfinns sedan 1969 i Stockholm och ägs av Rederi AB Stockholm—Fjärdlång.

Bogserbåten *Henrik* som såldes till Sverige 1970 enl köpehandlingar såldes av DFDS till AB Bogserkompaniet i Göteborg, som 1973 sålde henne till Försvarets Materielverk i Stockholm för 750.000 kronor för tjänstgöring i Göteborg.

Sista frågan om sandsugaren *Rolf* har jag ej funnit några anteckningar om, men kanske någon av medlemmarna sitter inne med uppgifter om henne. LH.

Malte Eriksson i Hallstahammar efterlyser en del uppgifter på bogserare och först och främst vill han ha data och historik på ångbogserbåten *Mittelbe*, D2-112. Är det någon av våra tyska medlemmar som kan ställa upp med uppgifterna?

Vidare vill han ha tekniska data på en engelsk Rea-båt som heter *Highgart* samt byggnadsvarvet för Det Forenede Bugsererselskaps i Köpenhamn *Balder*. Troligtvis upphuggen 1929.

Svar till Malte Eriksson i Hallstahammar:

Den efterfrågade *Balder* av Köpenhamn byggdes 1887 av J Ryden & J A Lindskog i Thorshag för Nils-Gustav Zetterberg, Visingsö, och fick namnet *Eskil*. 1889 övertogs hon av Ångfartygs AB Vista och fanns i detta rederis ägo till 1889. Sedan är det en lucka i årtalen till 1919 då hon dyker upp i danska registren med Köpenhamn som hemort. I pappren står det att hon inköptes från Norge, och Kjell Malmgren i Porsgrunn meddelar att hon tillhörde skeppshandlare R O Helgesen därstädes. Är det någon som kan fylla i mera? Alltnog, 1921 köps hon av E Qvist i Köpenhamn från A/S Transportcompagniet i København, Köpenhamn. Forenede Bugsererselskabet i Köpenhamn står som ägare mellan 1923-1929 och namnet är nu *Balder*. Den 5 december 1929 uppges hon ha upphuggits i Köpenhamn. LH.

Er det möjligt att Sällskapet kan oplyse mig om, hvad der videre er hændt følgende tidligere danske skibe?

Dampbåden *Mariager*, (ex *Hals*, ex *Rosenvold*), 36 BRT, bygget 1876 i Aalborg. 14.02.1886 anmeldt solgt til Firmaet Ellias & Co, Göteborg.

Bugserbåden *Lillebelt*, (ex *Kontant*, ex *Hobro*), 26 BRT, bygget 1869 i Carlshütte, Rendsburg. 28.05.1900 anmeldt solgt til udlandet. (Väddö, Stockholms län).

Bugserbåden *Plucky*, (ex *Bæveren*, ex *Plucky*), 32 BRT, bygget 1873 i Glasgow. 24.06.1918 anmeldt solgt til udlandet.

Dampbåden *Freja*, 49 BRT, bygget 1905 i København. 6.04.1920 anmeldt solgt til udlandet. (Sverige — reg nr 6355).

Med venlig hilsen

Kaj E. Munk
Valmuevej 8
DK-9560 Hadsund

Notiser

Engelska kanalen

Sally — **Viking Line** skall 1 maj—5 september trafikera leden Ramsgate—Dunkerque (Ouest) med *The Viking* och *Viking 6*. Tidtabellen upptar två turer i vardera riktningen från 1 maj, fyra från 15 juni. Det krävs dock att hamnen i Ramsgate muddras, annars får man segla på Dover i stället.

Olau-Line satte den 8 maj in sin nya 15.000 t-färja *Olau Britannia* mellan Vlissingen och Sheerness. Den nya båten är byggd vid AG Weser Seebeckswerft i Bremerhaven och systerfartyg till *Olau Hollandia*.

Irländska sjön

B&I Line skulle den 1 mars inleda trafik mellan Holyhead i norra Wales och Dublin (Ferryport), men starten uppskjöts p g a arbetskonflikt. Tidtabellen upptar en nattur i vardera riktningen mellan Liverpool och Dublin med bilfärjorna *Leinster* (6.800 t) och *Connacht* (6.000 t). Den färja som annars legat hela dagen i Dublin hinner med turen till Holyhead också.

Belfast Car Ferries återupptog 31 mars trafiken mellan Liverpool och Belfast som P&O Ferries inställde den 6 november. *St Columb*, f d Irish Continental Lines *St Patrick* går en dubbeltur om dagen.

Irish Continental Line har köpt två nordiska färjor för sin trafik mellan Irland och Frankrike. Det är

Aurella, som döpts om till *St Patrick II*, och *Stena Scandinavia*, som förlängts med 32 meter och döpts om till *St Killian II*. *Aurella* köptes i januari för 16 milj USD. Hyttkapaciteten skall ökas till 450 innan hon sätts in mellan Rosslare och Cherbourg/Le Havre.

Nordsjön och Kattegatt

Stena Line har av Arendalsvarvet köpt *Drottning Silvia*, den andra av de båda jumbofärjor som Sessan-linjen en gång beställde. Den första, *Kronprinsessan Victoria*, chartrar Stena sedan tidigare. I sommar skall *Drottning Silvia* segla på Frederikshavn men i höst sättas in på Kiel liksom systerfartyget.

Hundested—Sandefjord. Nordisk Færgefart, Faaborg, öppnade den 10 maj denna nya led. *Gelting Nord*, ex *Olau Kent*, ex *Apollo*, som överförts från leden Faaborg—Gelting gör fyra turer i veckan. Nyinköpta *Stella Scarlett*, omdöpt till *Gelting Syd*, har övertagit trafiken på den gamla leden.

Göta älv

White Queen är det nya namnet på West Lines båt, f d *Anholtsfærgen*. Båten har under vintern byggts om vid varvet på Knippla för att kunna ta 300 passagerare. Under tiden 27 maj—9 september skall hon gå på Göta älv mellan Göteborg och Vänersborg, från Göteborg måndag och torsdag, från Vänersborg tisdag och lördag, och är dessemellan ledig för charter.



Tidigt på morgonen den 4 mars 1982 gick Sealink UK's *Vortigern* upp på en vågbrytare i Oostende. Först två dagar senare kunde hon dras flott av fem bogserare. Tack vare sitt kraftiga tågfarjesskrov klarade hon sig bra från äventyret och kunde återuppta trafiken den 23 april. Foto L van Ginderen.



Hannover i trafik mellan Malmö och Köpenhamn sedan den 1 mars. Foto Frank Stenvall.

Danmark

SFDS (Sydfyenske Dampskibsselskab), der driver ruterne Tårs—Spodsbjerg og Korsør—Lohals, fick den 25. juni navngivet rederiets nye færge, der er under bygning på Svendborg Værft. Færgen fik navnet M/F *Odin Sydfyen*, og den forventes leveret til indsættelse Tårs—Spodsbjerg i september. Derved vil M/F *Spodsbjerg* (ex M/F *Ærøpilen*) blive flyttet til Korsør—Lohals i stedet for M/F *Langlandsbælt*, der søges solgt. M/F *Odin Sydfyen* er ca 70 m lang og 12 m bred. Den er SFDS' 35. skib og det 6. der bygges på Svendborg Værft. Det er Svendborg Værfts byggenummer 168.

Ruten Tårs—Spodsbjerg besejles efter leveringen i september af M/F *Odin Sydfyen*, M/F *Thor Sydfyen* (bygget Århus — Dannebrog Værft 170/1978) og som reserveskib M/F *Taars* (P Høivolds Mek Verksted, Kristiansand 36/1966). Ruten Korsør—Lohals vil som nævnt blive besejlet med M/F *Spodsbjerg* (ex M/F *Ærøpilen*, Husum 1417/1972, forlænget 1976 i Århus), mens M/F *Langlandsbælt* (Husum 1167/1960) søges solgt.

En anden af SFDS' færges, M/F *Lolland* (Svendborg Værft 70/1955), der var bygget som jernbanefærge til ruten Rudkøbing—Svendborg (nedlagt 1962 på grund af brobygning), solgtes i efteråret 1979 til Canada, hvor den i dag sejler som M/F *Green Bay Transport I* mellem New Foundland og nogle øer i nærheden. Den har efter sigende hjemsted i St John. *Tom Lauritsen*.

Öresund

NABO-Linjen är namnet på den nya linjen Landskrona—Köpenhamn. Trafiken inleddes den 9 april med tre dubbelturer om dagen. *Öland* har döpts om till *Landskrona* efter en namntävling, där bland de 2 500 förslagen fanns namn som *Stella-in* och *Köland*.

M—K Line startade också som planerat den 1 mars, och rederiet uppger att passagerarsiffrorna är så bra att man försöker chartra en båt till för sommartrafiken. Redaktörens (anonyma) provtur och -lunch utföll till full belåtenhet, och *Hannovers* effektiva platsutnyttjande imponerade, särskilt i jämförelse med

Öresund, som inte längre hör hemma under den här rubriken. Under namnet *Lindblad Polaris* besökte hon dock Malmö den 9 maj efter ombyggnaden i Göteborg. Ångfartygs AB Saltsjön—Mälaren sätter in henne i kryssningstrafik i Norden under maj—september och i Medelhavet under resten av året.

En ny terminal för Dragør-trafiken invigdes i Limhamn den 11 juni. 5 miljoner kr har investerats av SFL och DSØ, och därmed blir det ingen flyttning till Malmö Nyhamn.

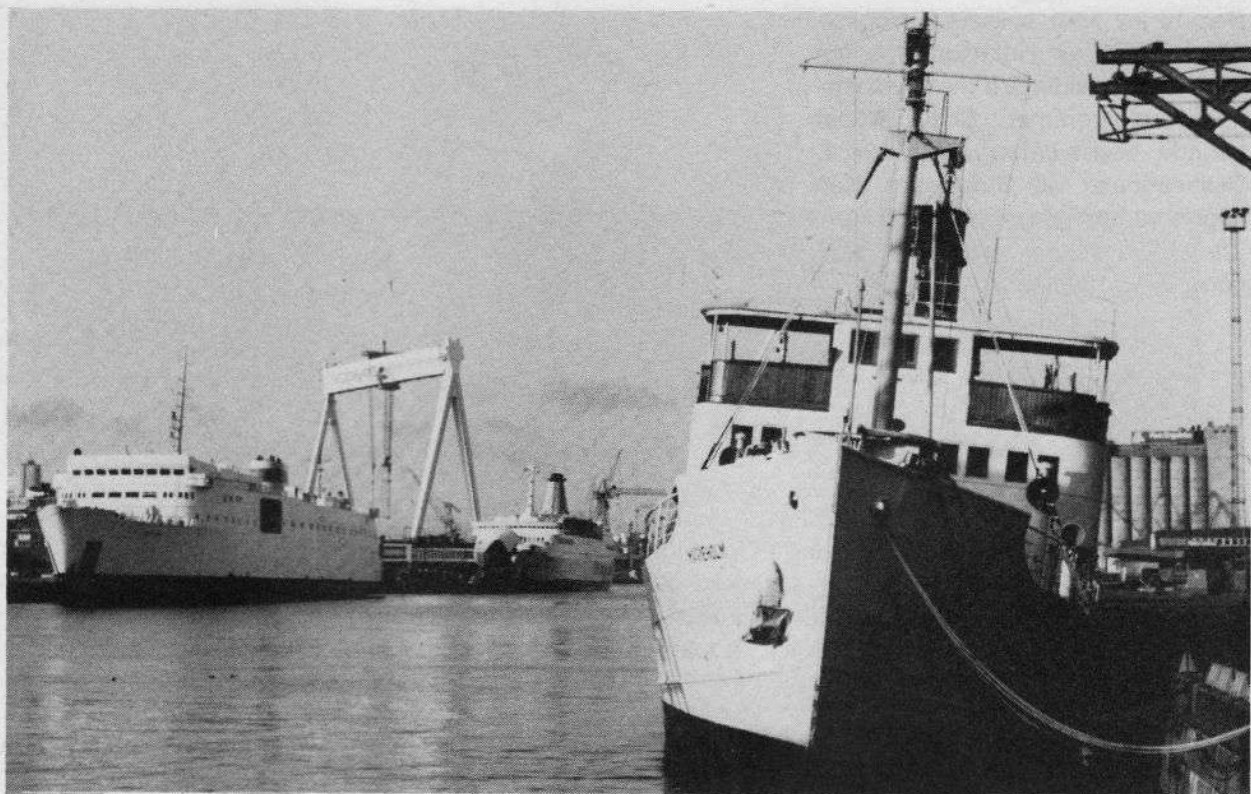
Östersjön

Köpenhamn—Travemünde skall Polish Baltic Shipping Lines *Rogalin* segla fyra dagar i veckan från 2 maj. Övriga tre dagar seglar hon Köpenhamn—Swinoujscie. Priserna blir låga för att konkurrera med TT-Saga. F d *Aallotar* såldes alltså inte till Folkline som förutspåddes i vårt förra nummer.

Helsingfors—Gdansk. Polish Baltic Shipping Lines *Silezia* inleder den 11 juni trafik Helsingfors—Gdansk via Visby och Nynäshamn med en tur i veckan.

Helsingfors—Travemünde. Superfärjan *Finnjet* torde i sommar segla sin sista säsong i Östersjön. De väldiga ökningarna i oljepriser sedan beställningen 1973 förstörde fullständigt driftsekonomi för gasturbinmaskineriet på 75.000 hk. Köpare i Saudi-Arabien har nämnts.

Trelleborg—Sassnitz. Nya tåg färjan *Trelleborg* lämnade den 28 februari Öresundsvärvet för att



Nyhamnen i Malmö 1 dec 1981: Från vänster tåg färjan *Svealand*, som köpts av Nordö-rederiet och efter ombyggnad väntas sättas in som tåg färja i östra Medelhavet, *Nils Dacke*, som chartrats ut till Brittany Ferries, samt ångbåten *Marieholm*, som sålts till Danmark men ligger kvar i Malmö. Köparen är en österrikisk uppfinnare, som avser att använda båten som utställningslokal för sina fantastiska konstruktioner. *Marieholm* är dock i så dåligt skick att hon inte får bogseras över sundet. Foto Frank Stenvall.

bantas vid Cityvarvet i Göteborg. Den 28 maj levererades färjan till SJ i Trelleborg, och den 12 juni gjorde hon den första ordinarie turen. Det är världens största kombinerade tåg- och bilfärja. Spårlängden är 700 meter.

TT-Saga Line. TT-Lines tjugoförårsjubileum firades i Trelleborg och ombord på *Peter Pan* den 27 mars. Den 28 april kom *Saga Star* för första gången till Malmö. Den nya långtradarfärjan skall nu tillsammans med *Svealand* anlöpa Malmö. *Nils Dacke* har chartrats till Brittany Ferries för trafik Plymouth—Santander under namnet *Quiberon*. *Gustav Vasa* fortsätter som passagerar- och bilfärja med sex turer i veckan Malmö—Travemünde t o m 3 april 1983.

Stockholms skärgård

Blidöbolaget har från Marinteknik i Öregrund köpt en ny *Sjögull*, som kom i trafik i början av maj. Gamla *Sjögull* har sålts till Tourist Sightseeing och döpts om till *Delfin VIII*. Hon går i trafik för Vaxholmsbolaget.

Rex Solaris sattes i trafik av Rederi AB Sommar & Sol i maj. Det är f d *Prinsen* av Oslo, som inköptes

för något år sedan. Lennart Wärje (intervjuad på *Storskär*).

Norrtälje, restaurangbåt i Norrtälje (se Loggen 1), skall rustas upp. Kommunen har beviljat Stiftelsen S/S Norrtälje anslag med 32.000 kr.

Ålands hav

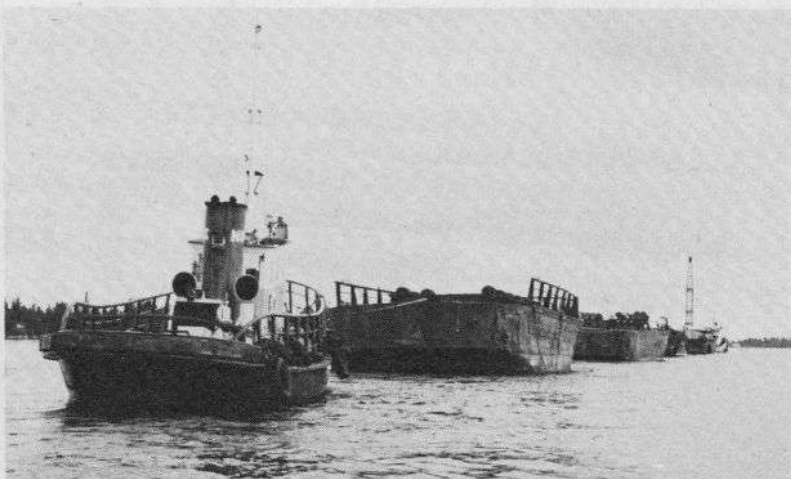
Vikingslinjen har chartrat m/s *Drotten* av Gotlandsbolaget. Hon skall sättas in på rutten Kappelskär—Nådendal istället för m/s *Aurella*, som har sålts (se ovan). M/s *Drotten* (f d m/s *Visby*) låg i april på Finnboda varv i Stockholm, för vissa ombyggnader och anpassningsarbeten inför sommarsäsongen. Jan Lindahl.

Rederi AB Eckerö. *Svea Scarlett*, omdöpt till *Eckerö*, skulle lämna varvet i Bremerhaven efter ombyggnad den 18 maj och sättas in i trafiken Grisslehamn—Eckerö omkring den 23 maj. *Rospiggen* är därefter till salu.

Bottenhavet och Bottenviken

Gävle—Kaskö. Oy Folkline AB skall inviga den nya linjen den 28 maj med *Olau Finn*, f d *Finnpartner*. Båten har plats för 1 400 passagerare och 340 personbilar och skall göra fem turer i veckan.

Den 16 juli 1981 passerade bogserbåten *Titan* av Holmsund genom Söderhamns skärgård med fyra rostiga mudderpråmar. Sist i släpet hängde bogserbåten *Stufvaren 1*. Destinationen var Stockholm. Kan någon av medlemmarna berätta om *Titan*, hon tycks ju vara av äldre årgång. Foto Lars Brolin.



Helsingfors—Travemünde. Superfärjan *Finnjet* torde i sommar segla som sista säsong i Östersjön. De väldiga ökningarna i oljepriser sedan beställningen 1973 förstörde fullständigt driftsekonomin för gasturbinmaskineriet på 75.000 hk. Köpare i Saudi-Arabien har nämnts.

TT-Saga Line. TT-Lines tjugoårsjubileum firades i Trelleborg och ombord på *Peter Pan* den 27 mars. Den 28 april kom *Saga Star* för första gången till Malmö. Den nya långtradarfärjan skall nu tillsammans med *Svealand* anlöpa Malmö. *Nils Dacke* har chartrats till Brittany Ferries för trafik Plymouth—Santander under namnet *Quiberon*. *Gustav Vasa* fortsätter som passagerar- och bilfärja med sex turer i veckan Malmö—Travemünde t o m 3 april 1983.

Ålands hav

Vikinglinjen har chartrat m/s *Drotten* av Gotlandsbolaget. Hon skall sättas in på rutten Kappelskär—Nådendal istället för m/s *Aurella*, som har sålts (se ovan). M/s *Drotten* (f d m/s *Visby*) låg i april på Finnboda varv i Stockholm, för vissa ombyggnader och anpassningsarbeten inför sommarsäsongen. Jan Lindahl.

Rederi AB Eckerö. *Svea Scarlett*, omdöpt till *Eckerö*, skulle lämna varvet i Bremerhaven efter ombyggnad den 18 maj och sättas in i trafiken Grisslehamn—Eckerö omkring den 23 maj. *Rospiggen* är därefter till salu.

Finland

Brittiska P&O Cruises har beställt världens största lyxkryssare från Wärtsilä, Helsingfors. Fartyget skall levereras i slutet av 1984. Kryssaren är det värdefullaste någonsin från Finland beställda fartyget. Data 224 × 29 × 7,8, 40.000 BRT, 39.600 hk, 21 kn, 1 200 pass.

V/O Sudoimport, Moskva har beställt två räddningsbogserare (67,2 × 15, 2.050 BRT) från Rauma-Repola Oy, Nystad och två passagerarfartyg (2.600 BRT) från Wärtsilä, Helsingfors.

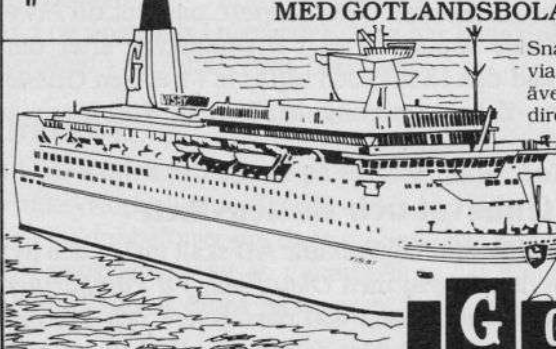
Hollming Oy, Raumo har levererat två bogserare, *Aulis* och *Esko*, till Neste Oy, Esbo. Båtarna är av samma typ som *Kari*, som behandlades i Loggen 2.

Under konstruktion på Wärtsilä Helsingfors Varv finns den norska *Song of America*. Hon skall levereras i höst till Royal Caribbean Cruise Lines AS. Data: 214,5 × 28,4 × 6,8, 37.000 BRT, 22.400 hk, 20,6 kn, 1.575 pass. Jukka Isomäki.



Vägen till Gotland

MED GOTLANDSBOLAGETS MODERNA BILFÄRJOR



Snabbt och bekvämt kommer Ni till Gotland via Nynäshamn, Oskarshamn, sommartid även Västervik. Tala med resebyrån eller direkt med någon av

**Gotlandsbolagets
Bokningscentraler:**
Visby: 0498/119 00
Nynäshamn: 0752/64 000
Oskarshamn: 0491/190 10



GOTLANDSBOLAGET



NYBYGGNAD — REPARATIONER

Vår specialitet: fartygsproduktion i lättmetall där lätthet och styrka i förening ger höga fartprestanda och god driftsekonomi

Vårt senaste projekt: passagerarfartyg av katamarantyp med vattenjetdrift för 230 passagerare, fart ca 32 knop

Byggnationer även i stål — Egen konstruktionsavdelning

Slipar för fartyg upp till 300 ton



MARINTEKNIK VERKSTAD AB

740 71 ÖREGRUND tel 0173/304 60 Telex 76182



AB ÅSIVERKEN
ÅMÅL SWEDEN

**BOGSERBÅTAR,
FÄRJOR,
SPECIALFARTYG**



*Bogserbåten "TUG" på 2.500 hk.
Levererad till Bohus Tug AB, Göteborg.*

AKTIEBOLAGET ÅSIVERKEN

TELEFON VÄXEL 0532/120 00

TELEX 5350 ASIVERK S

ÅMÅL

CAMP HAR FÅTT EN SYSTER

och vår flotta ytterligare slagkraft.



BOGSERBÅTSFLOTTA:

	HKR	DRAGKRAFT		HKR	DRAGKRAFT
BOHUS	5000	40 ton	HECTOR	4200	36 ton
DYNAN	5000	40 "	HELIOS	4000	34 "
CAMP	3125	39 "	HERMES	2000	18 "
TUG	3125	39 "	HERCULES	765	7 "

BOHUS TUG AB



JOHNSON LINE

Östra Hamngatan 5, 411 10 GÖTEBORG

Tel 031/17 73 00

Jourtel 031/13 82 88

Telex 42068

KOPPLA AV I VÄRLDENS VACKRASTE SKÄRGÅRD.



Våra resor tar dig bort från vardagen och stan. På däck njuter du av den rena havsluften, utsikten och friden. Du äter middag i skärgårdens bästa restaurang.

Alla nöjeslystna roar sig. Dansar till bra musik. När kvällen är slut har du ett par steg till din bekväma hytt.

När du vaknar nästa morgon är du långt hemifrån. Du är i ett helt annat land. Upptäck det.

Vi har kryssningar och färdiga resepaket till Mariehamn, Åbo och Helsingfors. Du behöver inte offra många semesterdagar och stora slantar.

Skaffa vår stora resekatalog och beställ din resa.



Biljetter och information: Prata med din resebyrå eller med oss
Silja Line City, Stureplan, 08-222140. Silja Line Terminalen, Värtahamnen, 08-222140.
Svea Finlandsavd., Skeppsbron 10, 08-247330

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.



vasabåtarna
bron över Bottenviken

Gör en resa. Ta en paus i varden!

Nya sjöfartsböcker

Briggen Carl Gustaf

Då järn och stål ersatte trä som skeppsbyggnadsmaterial och då ångmaskinen slutligen ersatte seglen, dog en månghundraårig sjöfartstradition ut. Under några decennier kämpade stadsredare runt Bottenhavet och Östersjön mot utvecklingen. Den här boken handlar om ett enda fartyg, *Carl Gustaf* av Kristinestad i Österbotten, en brigg som byggdes för sent och gav sin redare Gustaf Hydén förluster från den första resan 1875 till skeppsbrottet 1888. På grundval av ett unikt material av bevarade brev och dagböcker tecknar Christer Norrvik en levande bild av svårigheterna sedda ur redarens perspektiv. 314 sidor, ill, hft, kr 138:—.

Utanför Spärren Del 2. Svenskar under norsk och amerikansk flagg. Ny del i Terje Fredhs spännande serie om svensk sjöfart under andra världskriget. 168 sidor, ill, kr 74:—.

Fifty Famous Liners av Frank O Braynard och William H Miller. Många tidigare opublicerade bilder och en personligt hållen text som belyser nya aspekter gör denna bok värdefull även för den som redan har allt om stora passagerarfartyg. 232 sidor, inb, kr 182:—.

Majesty at Sea. The Four-Stackers av John H Shaum Jr och William H Flayhart III. En ny stor volym ägnad åt de största oceanångarna, de som byggdes med fyra skorstenar. 168 sidor 23 x 31 cm, inb, kr 210:— + porto 16:—.

Ångfartyget Thomée 1875—1981 av Stefan Jönsson och Torsten Olsson. Den kända Storsjö-ångarens historia. 48 sidor, rikt ill, kr 25:—.

Hjulångare och andra fartyg på Hjälmarén av Hans Fredell. Särtryck ur *Från bergslag och bondebygd* med många intressanta bilder. 32 sidor A5, kr 18:—.

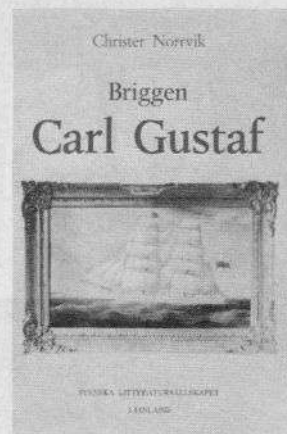
Die Schiffe der "Königslinie" av Wolfgang Kramer, Reinhard Kramer och Horst-Dieter Foerster. Historik över Trelleborg—Sassnitz-leden och dess föregångare, detaljerad fleetlist med ritningar samt 43 foton. Dessutom ett kapitel om färjorna mellan Stralsund och Rügen. 108 sidor, inb, kr 84:—.

Danske jernbanefærger av Niels Jensen. Foto och uppgifter om samtliga danska tåg färjor samt DSB bilfärjor. 96 sidor, kr 43:—.

Transatlantic Liners 1945—1980 av William H Miller. Foto och historik för omkring 200 atlantbåtar, ordnade efter rederi. Här finns bl a många kombinerade last- och passagerarfartyg och andra mindre kända båtar med. 222 sidor, inb, kr 175:—.

Personenschiffahrt auf der Oberelbe av Günter Niemz och Reiner Wachs. Övre Elbe (kring Dresden) har trafikerats i 140 år, fram till 1946 främst av Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft. Här beskrivs den tekniska utvecklingen och de 81 båtarna. Rikt ill, bl a stora ritningar på *Königin Maria* (1836) och *Dresden* (1926). 104 sid, kr 84:—.

Dampfer auf der Elbe in alten Ansichten av Alfred Oehmig. Gamla bilder av ångare på Elbe, ordnade från Leitmeritz till Cuxhaven. 128 sidor, kr 112:—.



Canadian Pacific. The Story of the Famous Shipping Line, av George Musk. En stor och väldokumenterad bok om ett stort rederi inför hundraårsjubileet, med uppgifter om dess över 300 fartyg. 272 sidor, rikt ill, kr 210:— + porto 16:—.

The Titanic, the Psychic and the Sea. Den här nya boken om Titanic tar särskilt fasta på alla jättecken som föregick den ödesdigra resan. 175 sid, inb, kr 94:—.

Glamour Ships of the Union Steam Ship Company NZ Ltd. En mycket elegant bok om detta betydande rederis lyxiga passagerarbåtar i trafik mellan öarna och till Amerika, Australien och Europa. Rikt illustrerad med bl a interiörer, däckplaner och perspekt, till stor del i färg. 104 sidor 25 x 28 cm, inb, kr 165:— + porto 16:—.

The Wellington Harbour Board Collection. En trevlig fotobok som visar hamnens och sjöfartens utveckling i Wellington, Nya Zeeland, 1880—1980. 64 sid 28 x 21 cm, ca 200 foton, delvis i färg, kr 55:—.

Illustrerade skeppslistor

Nu finns aktuella illustrerade skeppslistor från alla de fyra nordiska länderna.

Svensk illustrerad Skeppslista 1982. Sjöfartstidningens välkända kalender med foton och data, 357 sidor, kr 72:—.

Illustrert Norsk Skipsliste. Foton på och uppgifter om alla norska handelsfartyg. 414 sidor, kr 175:—.

Dansk Illustreret Skibsliste 1982. Foton på och uppgifter om 900 båtar, 48 sidor adresser mm. 480 sidor, kr 148:—.

Finnish illustrated list of ships 1982. Till skillnad från övriga listor är denna i A4-format och med omväxlande sidoskisser och foton samt har uppgifter om isklass. Omfattar ca 230 båtar över 300 brt. 38 sidor, kr 62:—.

Priserna är inkl moms, vilken avgår vid beställningar från utlandet.

Frank Stenvalls Förlag
Malmgatan 3, 211 32 Malmö
postgiro 63 21 47-5, tel 040/12 77 03