LOGGEN 3
Tidsskrift för
Sällskapet för Bogser- och passagerarfartyg

Marinteknik – Sundbussarna
Isbjörn – Furie – Lissabon – Göta kanal 150 år
LOGGEN


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, Malmögatan 3, 211 32 Malmö, tel 040/12 77 03


Representanter:
Finland: Jukka Isomäki, Semaftron 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, Uabrandtvei 35, N-4020 Hundvåg, tel 04/54 87 51.
Västtyskland: Wilfried Heide, Marhast 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.
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 oriegelbundet i mån av pengar och material. Artiklar, notiser och bilder emotses tacksamt från medlemmar och läsare och ombedes skickas till ordföranden eller redaktören.


---

Studiebesök

gjorde sällskapet den 18 april på Travemünde och den 27 april på Saga Star i Helsingborg. Referat från det förra föller nedan; redaktionen vantar ännu på rapport från det senare.

Hurr det blir med det förväntansfullt emotseta be- söket på Queen Elizabeth 2 vet vi ännu inte, men ef tersom båten återkom till Southampton den 11 juni för att åter inråttas 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 Höyrypurkiseura (Finska Ångbåtsföreningen) kommer att fira detta un der sommaren i Kitee vid sjön Orivesi i östra Finland, dit utländska deltagare är välkomna. Före ningens medlemmar äger sammanlagt 36 ångbåtar, av vilka de flesta är gamla insjöbogserare från Saimen. Vi hoppas kunna återkomma med en artikel om detta.

Besöket på GT-Rutens Travemünde


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

Kapten Egon Nielsen instruerade oss i alla hjälp medel dagens navigatörer har till stort förfogande.

Under hela resan kunde ett hårligt 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-plate”, ett smakprov från det goda danska smörgåsbordet.


Vi vill ännu en gång passa på tillfället att tacka GT-Ruten för en lyckad utflukt. Manfred Graf.
Marinteknik Verkstads AB
av Gunnar Frisel


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

Hans Ruppert, som tidigare varit verksam på Gustavsson och Andersson varp 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 beredde sysselsättning i det nya varvet.


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 lever-

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

Man hade då kommit fram till 1972 och planerna att förnya de otidsslena verkstadslokalerna hade börjat ta form. Dessbättre hann aldrig några större nyinvesteringar göras innan det yppades ett mer attraktivt alternativ, möjlighet att förvärva Öregrundsvarvet AB som då stod inför betydande driftskränkningar p.g.a minskad ordermängd. 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 varsvårörelse.


En beställning från Försvarstyrken på minarbetsbåtar i låttmetall lika den prototyp som tidigare byggts hade givit extra påskjut till omlokaliseringen. De nämnda åren byggdes nu huvudsakligen för Försvarstyrken. Efter minarbetsbåtarne togs hem ytterligare en Försvarstyrken på åtta landstigningsbåtar i stället på den s 2 k 200-serien samt prototyp till en trossbåt av torrentskytt.

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

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


Samtidigt startade marknadsföringen av katamaranen via ett bolag i London, Jetcat Limited, med bokförlagets engelska moderbolag som huvudintresse. 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 varvets skrovet framdrives med vattenjetaggregat av KaMeWa:s tillverkning har en servicefart på 31 knop med fullt antal passagerare. Vattenjetdriften gör att fartyget blir mycket grundläggande och ej utsätts för de haveri risker som innebär med långa propelleraxlar, propellrar, roder etc eller bärplan under skrovet. En annan unik konstruktionsdetalj är att skroven är helt särade från dácket och sammankopplade med detta genom ett antal elastiska element i varvets skrov. Ett skrov kan lossknappas på ett par timmar och ett utbyttypssystem är därigenom möjligt. En annan fördel är att inga skrovblad förplantas upp i överbyggnaden som får mycket god luftkomfort.

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

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 Ancylus för Statens Naturvårdsverk.

Prototypen, som blev föremål för ett omfattande provkörningsprogram med sofistikerad mätutrustning för utrörande 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 överträttats. 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 tillbyggs 1981 och maskinparken förnyas och utökas.

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


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 rederi har beställt sin fjärde Jetcat och tecknat option på ytterligare två.


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.
Nybrygge 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 däcket, vilket gör ett utbytessystem möjligt.
Sundbusserne A/S, Helsingör


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 sätt 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 **Holmgar**
     - Øygarden & Sotra Rutelag L/L, Bergen.
   - 1980— **Holmgar 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 **Utgar**
     - Øygarden & Sotra Rutelag L/L, Bergen.
   - 1980—1981 **Utstein**
     - Simon Møkster, Stavanger.
   - 1981—1982 **Fyris Rederi AB Saxaren, Stockholm.**
   - 1982— **Strömskär**
     - Utö Sjötaxis AB, Utö.

3. **m/s Sundbuss Jeppe.** A/S Westernmoen 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**
     - Sundbusserne Dansk-Norsk A/S, Helsingør.
   - 1969—1974 **A/S Moltzau Tankredery, Oslo.**
   - 1974— **White Lady II**
     - E M Benjamin, Bergen.
   - 1974—1976 **Jeppe Cimber**
     - Cimber Line, Hadsund.
   - 1976— **White Lady**
     - Maasholmer Seetouristik GmbH, Panama.

4. **m/s Sundbuss Henrik II.** Lindstøls Skib & 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,* bygdd av Westernmoen Båtbyggeri 1959.
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**.


1969—1973  **Sundbuss Baronen**  
Sundbussene A/S, Helsingør.

1973—  **A/S Moltzau Tankeredi, 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 Tankeredi, Oslo.

8. m/s **Sundbuss Magdelone**. Lindstøls Skips & 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 Tankeredi, Oslo.

9. m/s **Sundbuss Jeppe (2)**. Lindstøls Skips & 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 Tankeredi, 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 Tankeredi, Oslo.
Sundbuss Pernille II. Foto 7 april 1966, G Olsen. II:an stod visserligen på namnträdet, men den ingick inte i det registrerade namnet.


Sundbuss Jeppe (2) i Helsingborg 1974.
Isbjörn af Kramfors, ex Isbjörn


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


S/s Trafik byggd 1892 vid Bergsunds Mek verkstad för Ängbåts AB Hjo—Hästholmen. Fartyget mäter 29,68 m i lång, 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 plötsensfull restaurering efter ”räddningen” 1972. Foto i Hjo 1979, Frank Stenvall.
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 befvar kanalen med båt utan även velocipeddito kan uppleva dess skönhet och karaktär.


De svenska indelade soldaterna arbetade vid kanalen inom en militär ram, där det varken saknades tapto, revelj, exercis eller kyrkparad.


Lina av Töreboda, ett till varv, bygg-
går, längd, bredd och djup diffust
och svårdefinierat flytetyg.

under andra världskriget. Då registrerades lika många fartyg i kanalen under ett av krigsåren som fritids-
båtar 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 Molata Verkstad.
Juno har i år 14 avgångar från Göteborg resp Stockholm medan systrafetyggen Diana, byggd 1931 på Finnboda varv, gör 13 och Wilhelm Tham, byggd 1912 på Molata Verkstad, gör 12 avgångar. Noteras skall att
samtliga båtar avgår samtidigt från Göteborg 2 juli för att celebrierar 150-årsjubileet. Ovanstående tre klas-
siker rymmer mellan 70 och 74 passagerare i hytt och drygt lika många däckspassagerare. Som däckspassa-
gerare kan man dock välja många andra alternativ sedan några år tillbaka och icke minst i år. På västgöta-
linjen 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. Ren 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—Borg under
åren 1955—1956. Båten hade dessförinnan seglat under namnen Göteborg, Gefle, Argo och Stallarhol-
men. För sitt nuvarande namn har båten hetat Götaland. Båten trafikerar nu sträckan Molata—Boren sön-
dagar 13/6—15/8 samt Molata—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
kladligt mellan Molata sluss och Borenhult, och då passerat kanalregalierna Platens grav och Molata
Verkstad, skall enligt uppgift i år endast gå i beställningstrafik. Längst i öster finner vi nyheterna i kanal-
trafikshaneendes. Rederi AB Göta Lejon trafikerar sträckan Söderköping—Norsholm under segeltravisonen
vid kanalen med Göta Lejon (250 pass), sträckan Söderköping—Arkösund trafikeras av kanalens
"Nanny"—Svea Lejon (375 pass). Svea Lejon har endast ett år på nacken, byggd på Marinteknik Verks-
stad AB i Öregrund. Göta Lejon är byggd i Kristiansand 1946 och sattes in på kanalen 1980. Rederiet sat-
sar stort på Göta kanal och ytterligare planer för kanalens 151:a år!!!
Samtidiga uppräknade båtar kan självfallet chartras för specialturer och detta gäller i högsta grad en an-
an båt som inte kör reguljära kanalurer, men ofta syns på dess västgötabel — ångbåten Trafik. I samband
med Juno, Diana och Wilhelm Thams gemensamma färd till Stockholm kommer Trafik, Sandön,
Molata Express m fl att gå i konvoj över Vättern. En så stor passagerarbåtflotta har förmodligen aldrig
på en och samma gång befunnit sig i Vättern.

Som ett avslutande kuriosum kring den kortfattade sammanställningen över olika båtlinjer under kan-
lens 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 färje-
skeppare som en liten hytt, med genomgående lina, sitter och drar färjan från kanalbank till kanalbank.
Under den häftigaste fritidsbåtsperioden åtgärden de mest arbetsinsatsen för att sänka ner draglinan till bot-
ten för att den långgående båttrafiken skall kunna passera. Ja, det här landet och dess sjöfart skulle vara
en stor port ton maskinläsning och 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.


Transtejo’s flotta genomgår för närvarande en omfattande modernisering. Ett nybyggnadsprogram på tolv fartyg bestäldes 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. Dieselmotor 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 manöverbarheten. 107 t stål gick åt till varje båt, som tar 500 passagerare.


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


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 utrymme. 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.


Transtejo’s partyg 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 segelpramar. Nu befördrar de millioner passagerare, och under sommaren gör de även söndagskryssningar.
Jetfoil i trafik på Engelska kanalen.


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


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 trecyclindrig från Machinefabriek Fulton, Martenshoek, på 450 ihk som gav en fart av 8,5 knop.


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

Drivgods

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


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

Ove B Nielsen


Svar till Ove B Nielsen:


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.


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.


Sista frågan om sandsugaren *Roll* 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 *Mittelelbe*, D2-112. Är det någon av våra tyska medlemmar som kan ställa upp med uppgifterna?


Svar till Malte Eriksson i Hallstahammar:


LH.

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

* Dampbåden *Mariager*, (ex *Hals*, ex *Rosenvold*),
  * Bugserbåden *Lillebelt*, (ex *Kontant*, ex *Hobro*),
  26 BRT, bygget 1869 i Carlschütte, Rendsburg.
  28.05.1900 anmeldt solgt til udlanget. (*Väddö, Stockholms län*).
  * Bugserbåden *Plucky*, (ex *Beveren*, ex *Plucky*),
  32 BRT, bygget 1873 i Glasgow. 24.06.1918 anmeldt solgt til udlanget.
  * Dampbåden *Freja*, 49 BRT, bygget 1905 i Köbenhavn.
  6.04.1920 anmeldt solgt til udlanget. (*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. Tidtabben 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.

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

Irlandskasjön

B&I Line skulle den 1 mars inleda trafik mellan Holyhead i norra Wales och Dublin (Ferryport), men starten uppsköt p g a arbetskonflikt. Tidtabben upptar en natur 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 inställd den 6 november. St Columba, 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 Scandinavians, 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 sätts in på Kiel liksom systerfartyget.


Göta älv

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

Danmark


En anden af SFDS’ færger, M/F Lolland (Svendborg Værft 70/1955), der var bygget som jernbanefærge til ruten Rudkøbing—Svendborg (nedlagt 1962 på grund af brobygning), solges 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


M—K Line startade också som planerat den 1 mars, och rederiet upptog att passagerarflödena är så bra att man försöker chartra en båt till för sommartrafikken. Redaktörens (anonyma) provtur och -lunch utgjorde full belastning, 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. Ångfartygets AB Saltsjön—Målaren 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 DSÖ, och därmed blir det ingen flyttning till Malmö Nyhamn.

Östersjön


Trelleborg—Sassnitz. Nya tågfärjan Trelleborg länade den 28 februari Öresundsvägen för att


### Stockholms skärgård

Blidöbolaget har från Marin Teknik 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*).

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

### Ålands hav


### 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.

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


**Ålands hav**

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


**Finland**


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


**Götlandsbolaget**

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

Gotlandsbolagets
Böckningscentraler:
Visby: 0496/119 00
Nylandshamn: 0752/84 000
Oskarshamn: 0491/190 10

VÅLKOMMEN OMBORD
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 vatten-jetdrift 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
Bogserbåten "TUG" på 2.500 hk.
Levererad till Bohus Tug AB, Göteborg.

AKTIEBOLAGET ÅSIVERKEN
TELEFON VÄXEL 0532/120 00    TELEX 5350 ASIVERK S    ÄMÅL
CAMP
HAR FÅTT EN SYSTER
och vår flotta ytterligare slagkraft.

BOGSERBÅTSFLOTTA:

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>HKR</th>
<th>DRAGKRAFT</th>
<th></th>
<th>HKR</th>
<th>DRAGKRAFT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BOHUS</td>
<td>5000</td>
<td>40 ton</td>
<td>HECTOR</td>
<td>4200</td>
<td>36 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>DYNAN</td>
<td>5000</td>
<td>40 &quot;</td>
<td>HELIOS</td>
<td>4000</td>
<td>34 &quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>CAMP</td>
<td>3125</td>
<td>39 &quot;</td>
<td>HERMES</td>
<td>2000</td>
<td>18 &quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>TUG</td>
<td>3125</td>
<td>39 &quot;</td>
<td>HERCULES</td>
<td>765</td>
<td>7 &quot;</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.


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, konferensarrangement osv hos resebyran eller hos Vasabåtarna.

090-409 80.

Gör en resa. Ta en paus i vardan!
Nya sjöfartsböcker

Briggen Carl Gustaf


Utanför Sjörätter 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 hållna text som belyser nya aspekter gör denna bok värdefull även för den som redan har allt om stora passagerarfartyg. 232 sidor, ill, kr 182:—

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

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

Hjältångare och andra fartyg på Hjälmsö av Hans Fredell. Särtryck ur Från berget och bron byggt med många intressanta bilder. 32 sidor A5, kr 18:—

Die Schiffe der "Königlinie" av Wolfgang Kramer, Reinhard Kramer och Horst-Dieter Forster. Histo rik över TREbleborg—Sassnitz—Potsdam och andra resevävare, detaljerat fletlist med ritningar med fartyget. Dessutom ett kapitel om färjorna mellan Stralsund och Rügen. 108 sidor, ill, kr 84:—

DANSKE JERNBADEFERGER av Niels Jensen. Foto och uppgifter om samtliga danske tågfärjer samt DSB bilfärjor. 96 sidor, ill, kr 43:—


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

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

Canadian Pacific. The Story of the Famous Shipping Line av George Musk. En stor och välägnad bok om ett stort rederi inför hundraårsju bilet, 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 tillsammans med andra sjötrechter som föregick åt den odödliga resan. 175 sid, ill, kr 94:—

Glamour Ships of the Union Steam Ship Company NZ Ltd. En mycket elegant bok om detta betydande rederi fyller passagerarbåtar i trafik mellan öarna och till Amerika, Australien och Europa. Rikt ill, ställad med bl.a. interiörer, däckskl car och prospekt, till stor del i färg. 104 sidor 25 x 28 cm, ill, kr 165:— + porto 16:—

The Wellington Harbour Board Collection. En trettio fotobok som visar hamnsens och sjöfartens utveckling i Wellington, Nya Zealand, 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 Skibliste 1982. Foton på och uppgifter om 900 båtar, 48 sidor adresser mm. 480 sidor, kr 148:— Ett fältal ex卡尔!

Finnish illustrated list of ships 1982. Till skillnad från övriga listor är denna i A4-format och med omväxlande sidokrysser och foton samt har uppgifter om isklass. Omfattar ca 230 båtar över 100 btl. 38 sidor, kr 62:—

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

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