



Gedser—Travemünde Ruten — Norrtelje i modell  
Uppdrag med Hans Oskar — Em Z Svitzer — Årdalsfjord

# LOGGEN

Tidskrift för Sällskapet för Bogser- och passagerarfartyg. Nr 1, oktober 1981.

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

**Ordförande:** Lennart Hellström, Rökullagatan 10, 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:** Kaj Berntsson, Bellisgatan 2, 212 32 Malmö, tel 040/49 32 34

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

**Medlemsavgift** för 1981 är kr 50:— som betalas till postgiro 48 23 49-8. Frågor om medlemskap ställs till kassören.

Sällskapets tidning *Loggen* utkommer tills vidare oregelbundet i mån av pengar och material. Artiklar, notiser och bilder emotses tacksamt från medlemmar och läsare och ombedes skickas till ordföranden eller redaktören. Vår strävan är att samla ett brett material om bogserar- och passagerarfart i första hand i Norden, och vi behöver många medarbetare!

På omslaget: TT-Liniens *Gösta Berling* och GT-Rutens *Travemünde* (II) stävar ut från Travemünde en solig aprildag 1975. Foto Frank Stenvall. Omslagsvinjetten är tecknad av Jukka Isomäki, Vasa.

## Stadgar för Sällskapet för Bogser- och passagerarfartyg antagna den 2 augusti 1981

### § 1.

Sällskapet för Bogser- och passagerarfartyg har till ändamål att samla intresserade och sprida kunskap om passagerar- och bogserfartyg.

### § 2.

Medlemskap i sällskapet vinnns genom erläggande av fastställd årsavgift, erlagd före januari månads utgång.

2

### § 3.

Sällskapets angelägenheter handhas av en styrelse, bestående av ordförande samt ytterligare minst fyra, högst sex ledamöter.

Styrelsen utser inom sig sekreterare, kassör och redaktör samt inom eller utom sig de övriga funktionärer som den finner erforderliga.

Sällskapet tecknas av ordföranden och kassören var för sig.

### § 4.

Styrelsen sammanträder då ordföranden finner det påkallat eller då minst två ledamöter begär det.

Styrelsen är beslutsmässig när mer än hälften av ledamöterna är närvarande.

### § 5.

Årsmöte hålles varje år under fjärde kvartalet.

Kallelse skall utsändas till medlemmarna senast en månad i förväg.

### § 6.

Vid årsmötet skall följande ärenden förekomma:

- a. Fråga om mötets stadgeenliga utlysning.
- b. Val av mötesordförande och två justeringsmän.
- c. Styrelsens förvaltningsberättelse för det gångna verksamhetsåret (kalenderåret).
- d. Revisorernas berättelse samt fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
- e. Val av ordförande intill nästa årsmöte.
- f. Fastställande av antalet övriga styrelseledamöter och val av dessa.
- g. Val av revisorer och två revisorssuppleanter.
- h. Fastställande av årsavgiften för nästa verksamhetsår.
- i. Övriga ärenden som läggs fram av styrelsen eller som av medlem anmälts till styrelsen senast två veckor före årsmötet.
- j. Övriga frågor.

### § 7.

Allmänt föreningsmöte i övrigt hålls då styrelsen anser det erforderligt eller då minst tio medlemmar hos styrelsen begär sammankallande av möte för behandling av ett eller flera särskilda ärenden.

### § 8.

För beslut om ändring av dessa stadgar eller om sällskapets upplösning fordras två tredjedels majoritet av närvarande medlemmar vid två på varandra följande möten, med minst en månad emellan, av vilka det ena är årsmötet. Vid beslut om sällskapets upplösning skall även fastställas hur tillgångarna skall disponeras.



## Gedser—Travemünde Ruten A/S, Gedser



Gedser är ingen stor by och har väl cirka 1100 invånare, så när den norske tankerredaren Ragnar Egede Moltzau den 1 maj 1963 öppnade den nya turistleden Gedser—Travemünde med nybygget *Gedser*, så var det en stor dag i samhällets historia. Betänker man sedan att 600 personer är anställda i rederiet förstår man att Moltzau's projekt blev gott emottaget.

Skeppsredare Moltzau hade en hel del besvärligheter i början, då färjeterminalen som bekant tillhör De Danske Statsbaner, som gärna skulle undvikit ökad konkurrens. Genom behandling i danska Folketinget kom det till en politisk lösning, och Moltzau fick koncession för linjen.

Redan 1964 förstärktes flottan med nybyggda systerfartyget *Travemünde*. Rederiet fick ett stort uppsving tack vare gott PR-arbete och låga priser. Efter fem år var det dags för utvidgning igen, och en ny *Gedser* sattes in på leden. Gamla *Gedser* skiftade namn och fick nu heta *Falster*, innan det samma år såldes till Juelsminde—Kalundborg linjen.

1974 drog sig Ragnar Moltzau ur Moltzau Line A/S och överlät aktierna till bolagets administrerande direktör, P H Arentsen, och de två andra styrelsemedlemmarna, advokat H O Krefthing, Oslo, samt den danske landrettssakfører E Toft. Dessa fortsatte driften under nuvarande namn, Gedser—Travemünde Ruten A/S.

Efter ägareskiftet har linjen expanderat ytterligare, skaffat nytt tonnage och är en stor konkurrent till "Fuglefluktlinien".

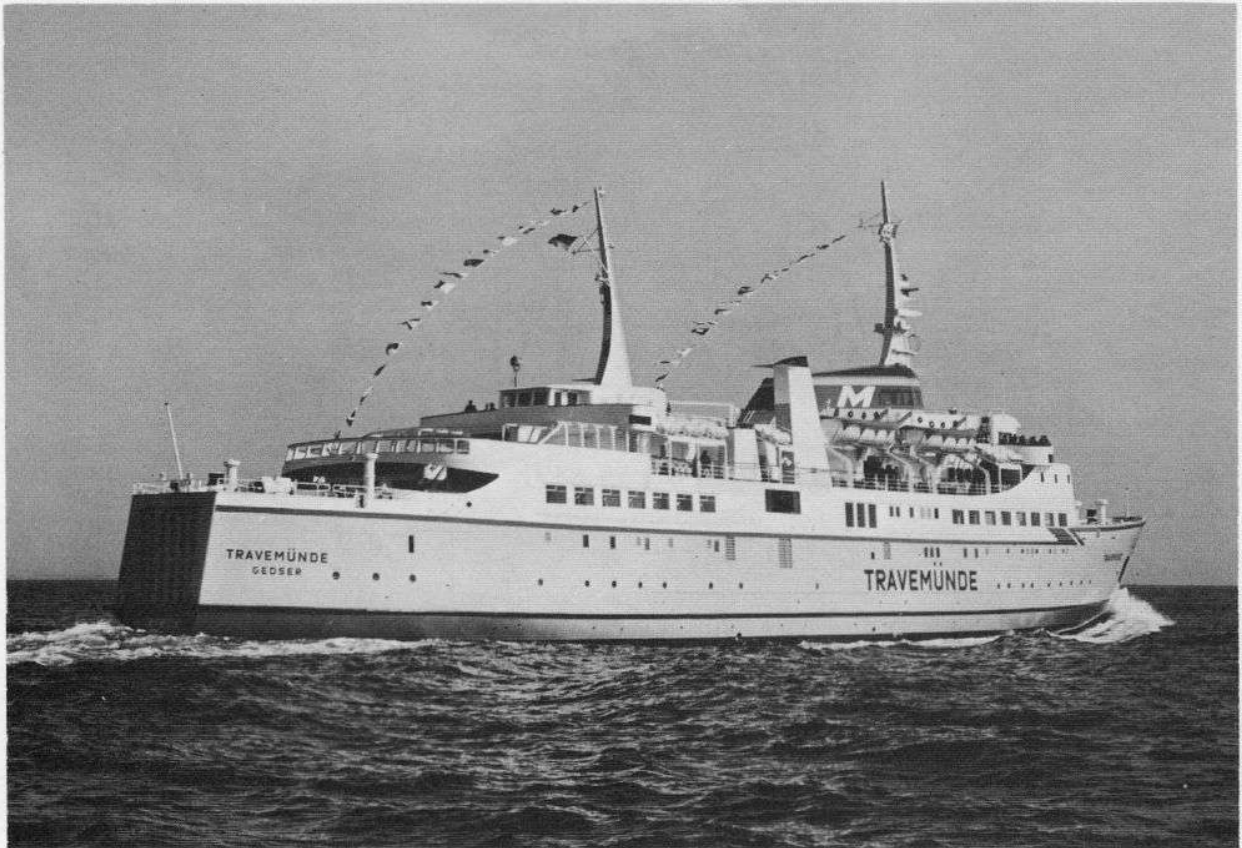
Ovan: Den första *Gedser* fotograferad i Travemünde i juli 1963 av Knud Fredfeldt.



Den andra *Travemünde*, med nytt skorstensmärke. Foto Karl-Heinz Böttcher.

## Fleetlist för Gedser-Travemünde Ruten A/S

1. m/s *Gedser* 1963—58  
Levererad från Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau AG, Lübeck, till Moltzau Line A/S, varvsnr 589, loa. 93,20 m, br. 16,21 m, djupg. 3,98 m, 19 knop, GRT 2.494 ton, NRT 1.217 ton, 1.000 passagerare, 140 personbilar. Maskineriet består av 4 st 8-cylindriga Motoren-Werke Mannheim på totalt 8.000 bhp.  
1963—68 *Gedser*  
1968 Omdöpt till *Falster*  
1968 Såld till Juelsminde—Kalundborg Linien A/S, Köpenhamn och omdöpt till *Mille*  
1970 Såld till Nordisk Færgefart A/S, Fåborg. Nytt namn *Gelting*.
2. m/s *Travemünde* 1964—69  
Levererad från Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau AG, Lübeck, till Moltzau Line A/S, varvsnr 596, loa. 93,22 m, br. 16,21 m, djupg. 4,17 m, 19 knop, GRT 2.498 ton, NRT 1.231 ton, 1000 passagerare, 140 personbilar. Maskineriet består av 4 st 8-cylindriga Motoren-Werke Mannheim på totalt 8.000 bhp.  
1964—70 *Travemünde*  
1970—76 Såld till Lion Ferry AB, Halmstad. Omdöpt till *Europafärjan II*.  
1976 Såld till Tour Ship Co, Panama och omdöpt till *Corsika Nova*.
3. m/s *Gedser* 1968—76  
Levererad från Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG, Bremerhaven, till Moltzau Line A/S, varvsnr 452, loa. 114,92 m, br. 17,89 m, djupg. 4,75 m, 20 knop, GRT 3.939 ton, NRT 1.982 ton, 1.200 passagerare, 225 personbilar. Maskineriet består av 2 st 12-cylindriga MAN-dieslar på totalt 11.000 bhp.  
1968—76 *Gedser*  
1976 Såld till Tirrenia S p A di Navigazione, Neapel. Omdöpt till *Malta Express*
4. m/s *Travemünde* 1971—81  
Levererad från Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG, Bremerhaven till Moltzau Line A/S, varvsnr 478, loa. 118,01 m, br. 18,53 m, djupg. 5,02 m, 21 knop, GRT 3.999 ton, NRT 1.979 ton, 1.500 passagerare, 370 personbilar. Maskineriet består av 2 st 12-cyl MAN-dieslar på totalt 13.400 bhp  
1971—76 *Travemünde*  
1976 Rederiets namn ändras till Gedser-Travemünde Ruten A/S.  
1981 Såld till Prekookanska Plovidba, Bar och omdöpt till *Njebes*.
5. m/s *Gedser* 1976—  
Levererad från Schichau-Unterweser AG, Bremerhaven, till Gedser-Travemünde Ruten A/S, varvsnr 2269, loa. 123,04 m, br 20.54 m, djupg. 5,82 m, 18 1/2 knop, GRT 5.314 ton, NRT 2.036 ton, 800 passagerare, 325 personbilar. Maskineriet består av 2 st 9-cylindriga Stork-Werkspoor på totalt 12.000 bhp.  
1976— *Gedser*
6. m/s *Travemünde* 1981—  
Levererad från Wärtsilä, Helsingfors, till Gedser—Travemünde Ruten A/S. loa. 137,40 m br. 22,60 m, djupg. 4,95 m, fart 19,4 knop, 1.800 passagerare, 450 personbilar. Maskineriet består av fyra Wärtsilä Vasa 12V32 på totalt 19.190 bhp.



Moltzau Lines första *Travemünde*.

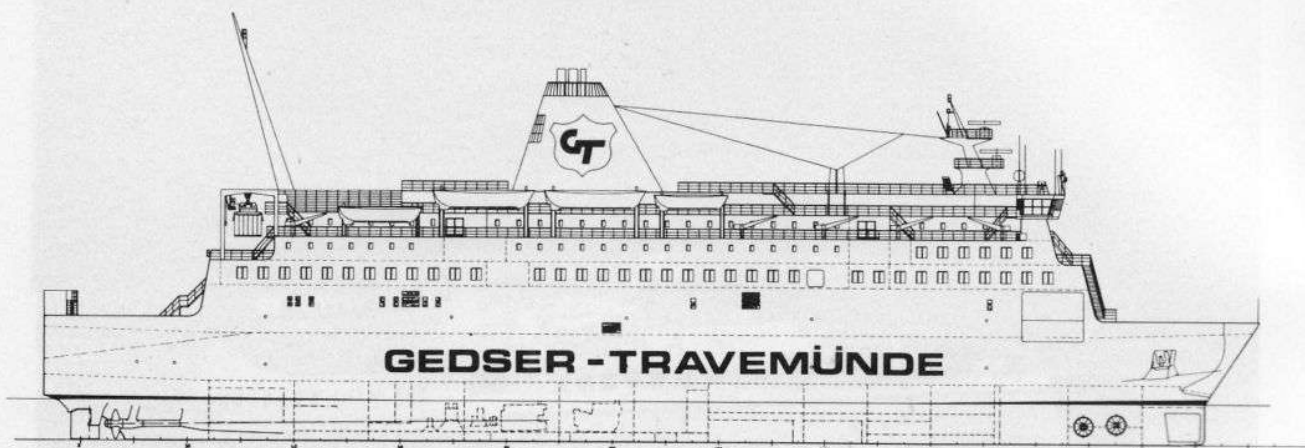
Den andra *Gedser*, som hade ca femtio procent större kapacitet än den första. Foto P A Kroehnert.



AUTO/MATKUSTAJALAUTTA BIL/PASSAGERARFÄRJAN CAR/PASSENGER FERRY

## TRAVEMÜNDE

TOIMITETTU LEVERERAD DELIVERED  
1981



TILAAJA BESTÄLLARE OWNER  
**GEDSER-TRAVEMÜNDE RUTEN A/S** DENMARK  
RAKENTAJA BYGGARE BUILDER  
**WÄRTSILÄ** FINLAND



Den tredje *Gedser*, levererad 1976  
och ännu i trafik. Foto Reinhard Ner-  
lich.



Den i år levererade *Travemünde*.



## Ett Nordsjöjobb med *Hans Oskar*

Bland alla uppdrag vi utförde i Nordsjön med Wiréns M/B *Hans Oskar* minns jag särskilt bogseringen av pråmen *Contilift I* från St Wandrille i Frankrike till position "37/4A" i Nordsjön 1974. Efter att ha legat två månader i väntan på lastning av pråmen, drog vi äntligen iväg i mitten på september 1974. Pråmen var lastad med ett fem våningar högt däckshus till en tryckstegringsstation på den pipeline, som går mellan Ekofisk-fältet och Teeside. Dessutom ett helikopterdeck, som skulle lyftas upp på toppen av det hela, när det stod på plats i Nordsjön.

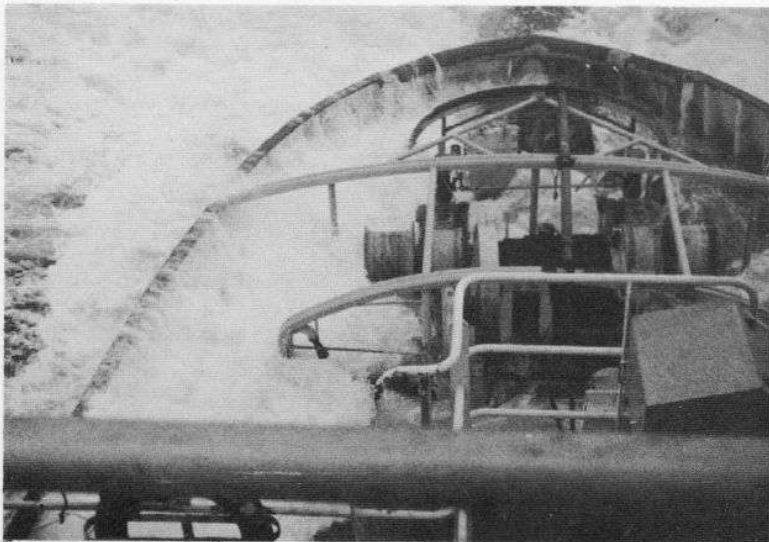
Vi avgick i sällskap med den tyska bogseraren *Fairplay IX*, vars släp, en Fairalp-pråm med arbetsplattformar, nått och jämt gick klart under den ca 60 m höga Tancarvillebron i Seines mynning. Vår tyske kollega tappade vi snart kontakten med, då den fick haveri på en maskin och tvingades gå med reducerad fart. Detta öde drabbade även oss lite längre fram, då vi just — tack och lov — passerat Dover Strait och närmade oss Sandetti fyrskäpp. Skönt att veta att engelsmännen radarövervakar området, vilket behövs i den täta trafiken. Ett meddelande till Dover Traffic Control resulterade i, att vi fick driva omkring ostörda under de tjugo minuter reparationen tog. Det är annars förvånansvärt vilken respektlöshet bogserläpen visas av en del lastfartyg, speciellt bekvämlighetsflaggade sådana.

En dålig väderleksrapport satte så småningom stopp för vidare framfart, och vi gick till ankars utanför Harwich, där vi låg närmare en vecka, innan vi fick en chans att gå vidare.

Själv blev jag avlöst för ledighet med hjälp av den lilla bogseraren *Felixtow* från Felixstowe. Min avlösare hade bättre tur med vädergudarna, och fick cirka tolv timmar på sig att gå över till Ijmuiden och vinterförtöja släpet i Amsterdam. Ågarna, Phillips Petroleum, hade beslutat att inte försöka igen förrän till våren 1975. Lyftoperationen till sjöss krävde en våghöjd mindre än en fot, vilket är sällsynt under vinterhalvåret.

Det hann bli flera avlösningar och flera intressanta jobb under tiden, men i slutet av mars 1975 var det dags igen. Denna gång var det den norska *Baus*, systerbåt till *Hans Oskar*, som skulle bogsera, och vi skulle tjänstgöra som säkerhetsbåt och bevaka släpet för närgången sjöfart. Det hade under vintern visat sig

Ovan: *Hans Oskar* i Göteborg. Foto Frank Stenvall.



Hans Oskars akterdäck under SW kuling i Nordsjön.



"37/4A" lyfts från Contilift I av Micoperi 26 i april 1975.

vara välbehövligt och var ett krav från försäkringsbolaget. Nåväl, vi drog iväg ut till "37/4A" i engelska sektorn och lade oss vid ankomsten i "väntvarv". Den kranläktare, italienska *Micoperi 26*, som skulle utföra lyftet, hade inte kommit på plats. När den äntligen anlände, och vi skulle lägga in pråmen i läge för det 650 ton tunga lyftet med hjälp av den amerikanska bogseraren *Gulf Challenger*, försämrades vädret hastigt och vi fick bege oss in till Teesbay för "shelter". Där vidtog det långtråkiga körandet upp och ner för kusten i väntan på en väderförbättring. Efter något dygn ropade "Mike 26" på radion, att vi kunde komma ut. Vi hann bara halvvägs — sträckan var cirka 120 sjömil — när en ny väderprognos utlovade mycket hårda vindar mellan W och SW. Då det förmodades bli långvarigt, fanns inget annat att göra än att gå mot det 150 mil avlägsna Firth of Forth i Skottland. Där fanns gott lä för alla vindar utom NO- och SO-vindarna. Där blev vi liggande släpande upp och ner på Methil Roads i tre veckor. Den ena efter den andra olycksbrodern kom in med släp av olika slag. Till slut fanns alla sorter och nationaliteter samlade. De belgiska *Wrestler*, *Leie*, *Natalie Letzer*, *Michel Gerling* och *Tomi*, de holländska *Smit Enterprise* och *Husky*, norska *Aiolus*, danska *Skuld*, amerikanska *Marty de Felice*, *Howard H* och *Robin 4* m fl. Om jag inte minns fel, var det ett trettiotal bogserbåtar och lika många supplybåtar och kranfartyg samlade. Där fanns de största av vad världen kan erbjuda av kranar. *DB Thor*, *DB Challenger*, *DB Orca*, *DB 15* och *26* och *Choktaw II*, samtliga kapabla att lyfta allt från 800 till 2500 ton. Det var med andra ord rena julafton för en "tuglover". Några borrhigg fanns där också, *Ocean Viking* och *Sea Quest*, som var världens största borrhigg och tillhörde BP. Den sistnämnda är numera hotellplattform. — En parentes. Mitt i allt detta kommer på en enda lång rad omkring 200 engelska trålare, som samlats för att blockera fiskehamnen i Leith som protest mot att polska trålare tilläts landa sin fisk där.

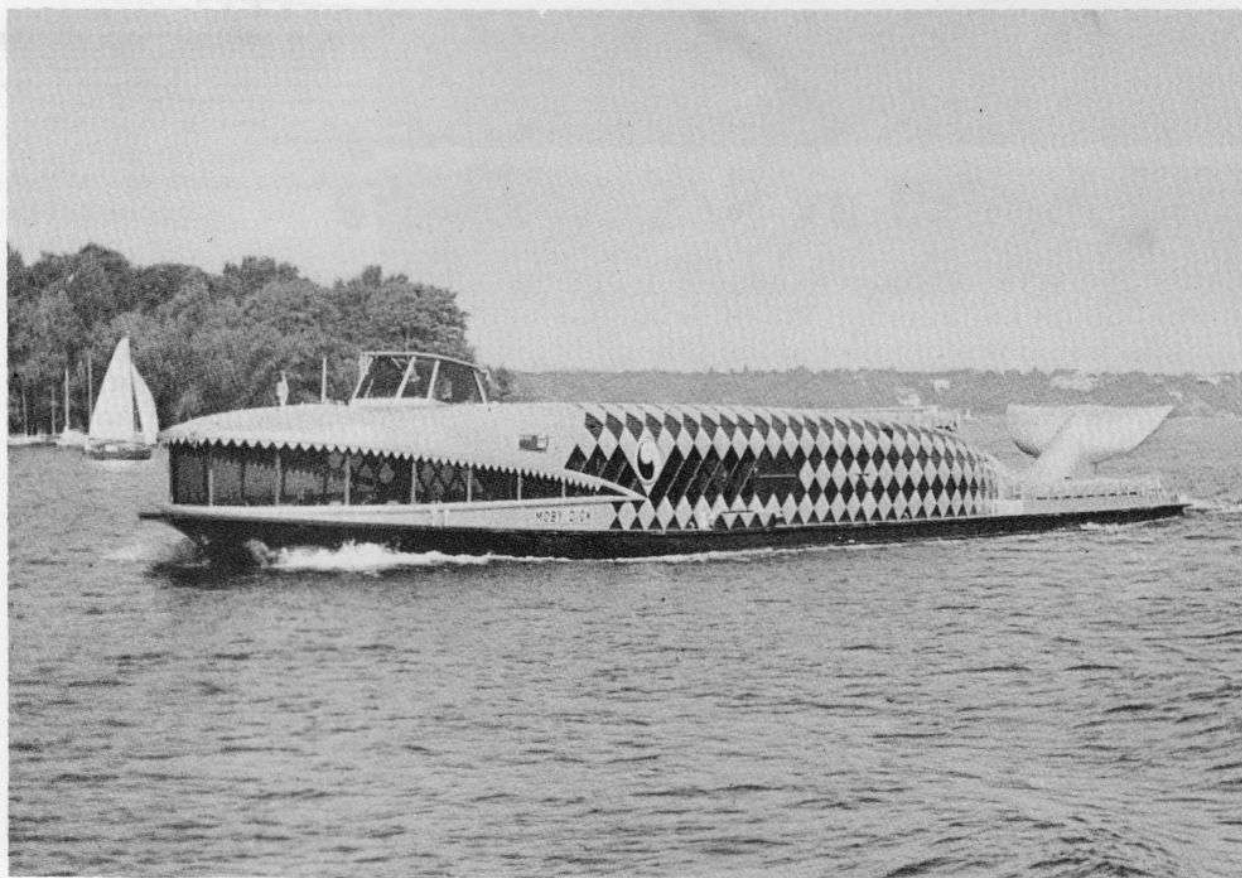
En dag upptäckte vi att *Contilift I* började få lätt babords slagsida. Larm slogs till *Choktaw II*, som låg som sambandscentral för hela flottan. Stort pådrag "american style" och efter några timmar var felet, en



spricka i en tank, reparerat och jämvikten återställd.

Vi gjorde flera försök under denna tid att komma ut till location, men fick återvända på grund av de snabba väderförändringarna. Till slut ledsnade man ombord på "Mike 26" och gick in på Firth of Forth och ankrade innanför ön Inchkeith. Vi drog pråmen, som *Baus* överlämnat till oss, långsides *Micoperi 26* och på några minuter hade vår pråm skilts från sin tunga last på 770 ton. Detta släp hade då varit på väg — mer eller mindre — i nio månader från leverantör till sin slutgiltiga destination i Nordsjön. Historien vittnar något om svårigheterna att utvinna olja ur Nordsjöns botten. Om jag inte minns fel, så pumpades den första oljan och gasen via "boosterstation 35/4A" till Teeside den 16 oktober 1976.

När vi fullföljt vårt arbete, avgick vi till en välbehövlig översyn på byggnadsvärvet i Höglundsbygd. Därefter följde en lång rad arbeten för Ocean Contractors, ELF Norway m fl innan vi i april 1978 återkom till Sverige där *Hans Oskar* sysselsattes med betydligt lugnare men nog så nervpåfrestande timmerbogsering och isbrytning. *Hans Oskar* såldes 1980 till Ryssland, namnades om till *Titan*, och tjänstgör numera i Svarta havet. *Captain Hawkeye*.

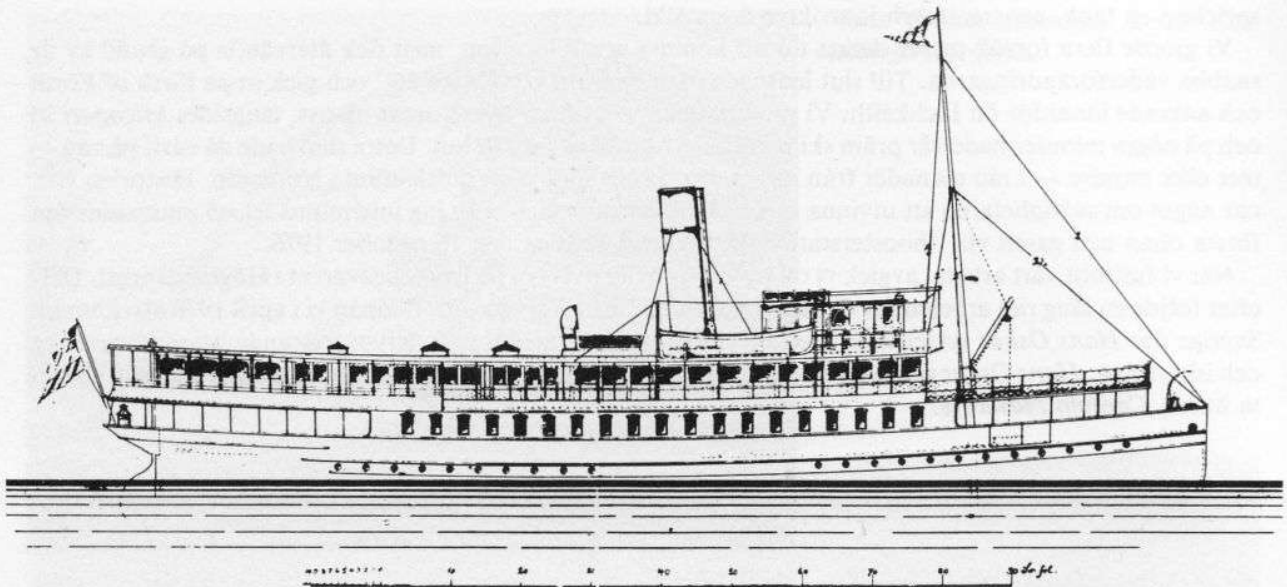


## *Fisk eller får en passagerarbåt se ut hur som helst?*

Om ni har era vägar förbi Berlin så kan det hända att ni får gnugga ögonen eller nypa ett tag i armen för att verkligen bli övertygade att ni ej ser i syne. Eller vad sägs om ovan avbildade flytetyg i form av en valfisk, som kan komma flytande på Wannsee. Ett verkligt originellt fartyg är det som Stern- und Kreisschiffahrt A.G. i Berlin har införlivat i sin flotta. Du kan sätta dig i valfiskens gap och intaga en bättre middag eller avnjuta en iskall öl samtidigt som du har andra vackra vyer att betrakta.

*Moby Dick* är fartygets namn. Den tillkom 1973 genom en smart skeppskonstruktörs driftiga hand och byggdes av Büsching & Rosemeyer i Uffeln über Vlotho. Hennes data är följande: loa. 48,31 m, lpp. 46,68 m, bredd 8,20 m, djupgående 1,30 m, BRT 380 ton, NRT 220 ton. Båten rymmer 486 personer i sina salonger. Maskineriet är tyvärr okänt för mig, men jag hoppas att få återkomma i spalterna med mera uppgifter om detta verkligen sagoinspirerade fartyg.

När får vi se en Vaxholmsbåt i sådant utförande? Vakna upp rederidirektörer och visa att även vi i Skandinavien kan bjuda på något originellt! *L H.*



## Min modell av S/S Norrtelje

Under ett uppehåll i Norrtälje fick jag idén att bygga en modell av skärgårdsbåten S/S *Norrtelje*, som sedan 1968 ligger där som restaurang. Detta var nu lättare sagt än gjort. Var skulle jag få ritningarna ifrån? Jag tog kontakt med varvet och sjöfartsmuseet i Stockholm, men det fanns tyvärr inga ritningar kvar. Stiftelsen S/S *Norrtelje* ägde bara en däcksrutning, som gjordes inför upprustningen 1968. Genom att göra en fotogeometrisk uppmätning av S/S *Norrtelje* var det möjligt för mig att göra en egen ritning i skala 1:50, vilket också skulle bli skalan på modellen.

Nu kunde arbetet påbörjas. Först tillverkades en längsskepps isärtagbar "plugg" i trä med avbärarlistor. Skrovets form kontrollerades med tvärsektionsmallar, och pluggen gjordes glänsande jämn för att ge en fin gjutform. Gjutformen tillverkades av glasfiberarmerad PVC-plast efter alla konstens regler. Efter härdningen sårades gjutformen ifrån pluggen med stor spänning. Gjutformens finish är viktig för en fullgod modell.

Nu kunde modellens skrov gjutas. Efter en omsorgsfull vaxning av gjutformen penslades coaten på och efter härdning fortsatte jag och lade PVC-plast och glasfibermatta. Första gjutningen är alltid spännande — lossnar formen, eller. . ? Jag hade tur när jag skulle sära skrovet och formen. Ett långt slankt skrov kom fram.

Nu fortsatte arbetet med att skära ut däcksplankorna i furu och limma plankorna på plats, ett mycket tålmodskrävande arbete. Efter slipningen av däckets tillverkades och monterades alla detaljer såsom ventiler, skylights, devits, livbåtar, vinschar, ankare och däckshus. Efter en vinters arbete, eller ca 200 timmar, var modellen färdig.

### Några fakta om S/S *Norrtelje*

Beställare: Norrtelje Ångfartygs AB

Konstruktör: Ingenjör Ernst Hernberg

Byggnadsår: 1900

Varv: William Lindbergs Verkstads- och Varfs AB/Södra Varvet

Längd: 44,2 m

Bredd: 8,02 m

Djupgående: 3,4 m

Bruttotonnage: 359 reg ton

Maskinstyrka: 800 IHKR. Ångmaskin av tripplexpansionstyp

Cylinderdiameter: 390—644—1052 mm

Slaglängd: 644 mm      Maxfart: ca 15 knop

Ägare: Norrtelje Ångfartygs AB till 1911

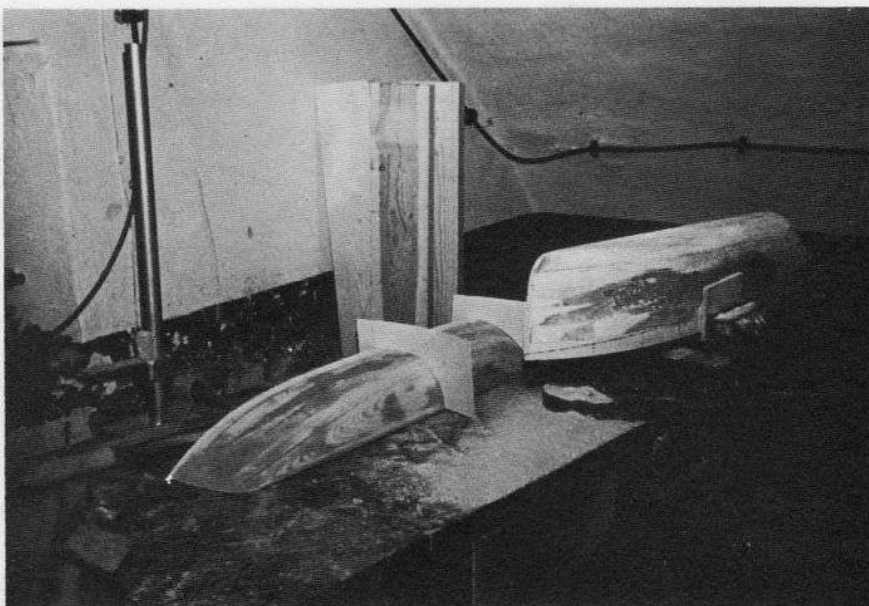
Waxholmsbolaget till 1965

Nyman & Schultz AB till 1968

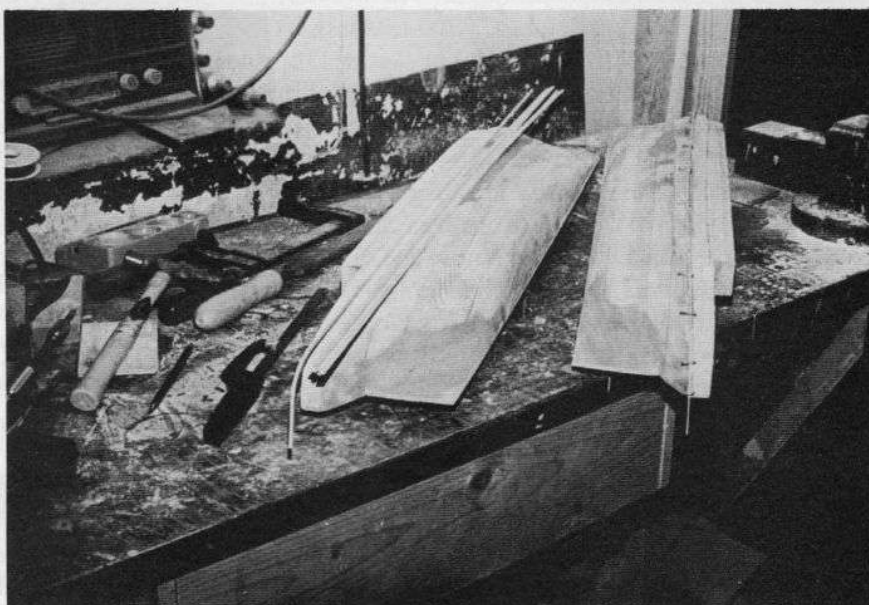
Stiftelsen S/S *Norrtelje* fr o m 1968

S/S *Norrtelje* kan idag ses vid kajen i Norrtälje hamn. Har du turen förbi Norrtälje bör du absolut göra ett besök ombord och njuta ångbåtsromantiken på skärgårdsflottans drottning, som hon också kallades. *Norrteljes* historia skildras bl a i *Ångbåten* Nr 51. *Manfred Graf*

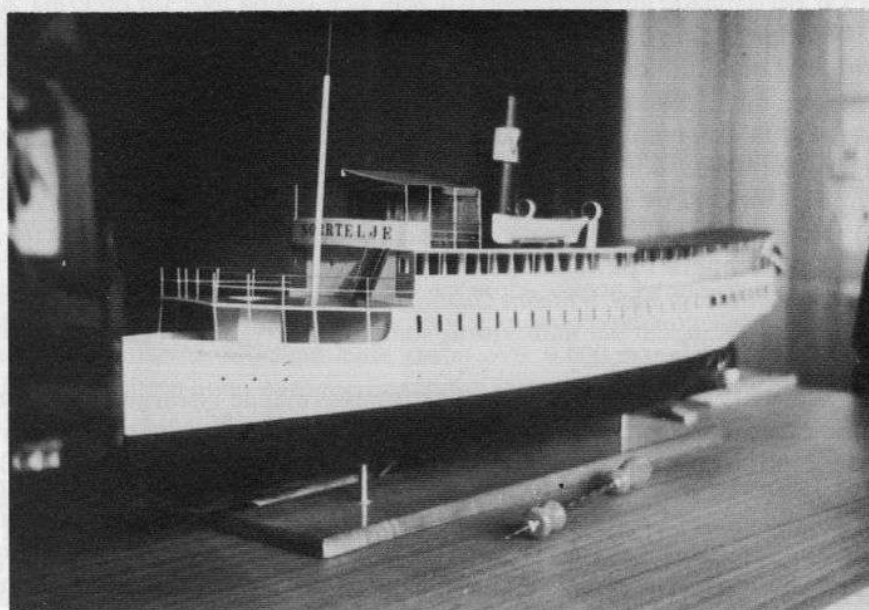
Skrovets form kontrolleras med sektionssmallar.



Avbärarlister spikas och limmas på pluggen.



Modellen under utrustning. Skylight, lanterner m m saknas ännu.



Apropå "Fredens Hav"

## Världens största fartygskatastrof skedde i Östersjön 1945

*Wilhelm Gustloffs* förlisning hör till de många mindre kända tragedier, som utspelades i andra världskrigets slutfas. Den inträffade den 30 januari 1945 strax utanför Stolpebanken, endast fyra-fem timmars seglats från Bornholm och orsaken var tre torpeder avfytrade på nära håll av den ryska ubåten S 13.

*Wilhelm Gustloff* gav upp efter det att Östersjöns iskalla vatten pressat sig in i det 25 000 ton stora passagerarfartygets eleganta salonger, korridorer och hytter. Fartyget välte långsamt över på babords sida och stack stäven djupt ned i det stormpiskade havet, medan akterskeppet med sina två enorma propellrar reste sig högt upp i luften. Så gled fartyget ned i en gigantisk malström i djupet medtagande tusentals människor och efterlät minst lika många kämpande för livet i Östersjöns vågor. Siffror och andra upplysningar från denna tid är mycket sparsamma och ofta mycket motstridiga, men mycket tyder på att minst 6 000 människor miste livet vid denna katastrof. I mitten av april fick en annan ubåt in en fullträff på *m/s Goya*, på en position litet längre österut. *Goya* hade ca 6 000 människor ombord och här räddades knappt ett par hundra. Dessa två fartygsolyckor är säkerligen sjöfartshistoriens största vad förlust av människoliv anbelangar. Till jämförelse kan nämnas att *Titanics* kollision med ett isberg 1912 och *Lusitanias* krigsförlisning 1915 tillsammans kostade endast 2 700 människors liv.

*Wilhelm Gustloff* och *Goyas* olyckor skedde i förbindelse med ett krigsdrama vars uppgifter är nästan lika okända som olyckorna. De blev hemlighållna under kriget av olika skäl. Vid årsskiftet 1944—45 höll Hitlers "Vaterland" på att rämna. Från alla sidor välldes de allierades trupper fram, men det som bekymrade tyskarna mest var den ryska "ängvälten" som nu på allvar satt sig i rörelse.

I januari 1945 satte ryssarna in slutspurten mot hjärtat av Europa. I samband med denna offensiv påbörjades en gigantisk flyktingström från de besatta östländerna för att rädda sig över till väst. Hundratusentals försökte att nå västsidan landvägen, men de blev ofta infångade och avskurna reträttvägen av ryska stödtrupper och deras vidare öden är höljt i dunkel. Andra räddade sig ut till kusterna som ännu hölls av tyskarna och hoppades att få en båtförbindelse till friheten.

Den tyska marinen, som ända till krigsslutet bevarade herraväldet över Östersjön, startade ett storstilat evakueringsprogram som både omfattade sårade soldater och civila flyktingar. För detta ändamål samlades alla fartyg, som ännu kunde flyta, såväl örlogsfartyg som handelsfartyg, passagerarfartyg och utflyktsbåtar från Rhen. Ja även prämar sattes in.

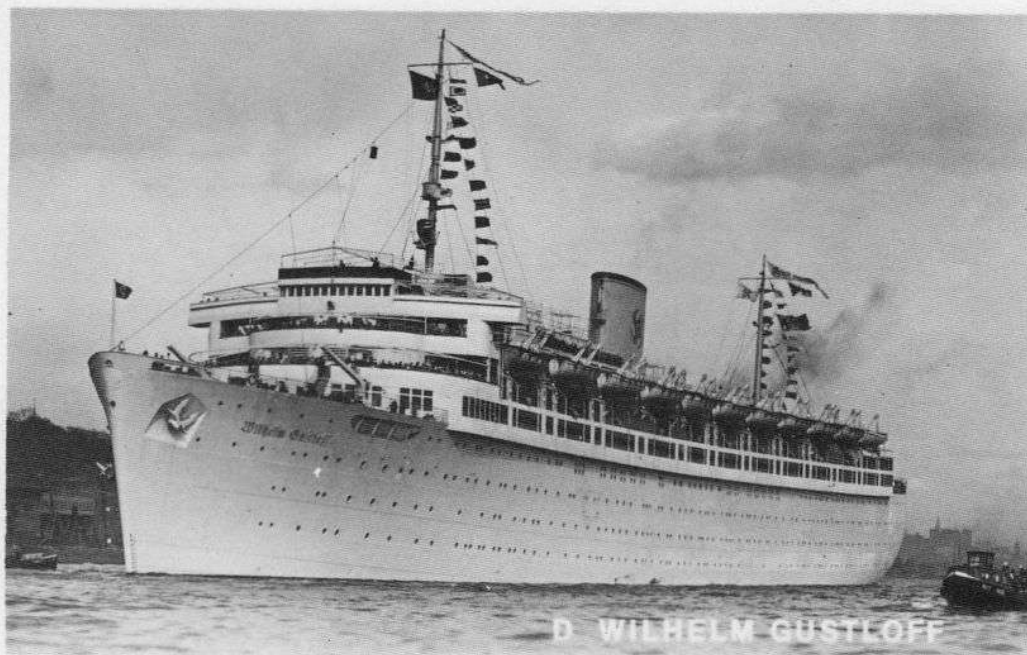
Under perioden från januari till kapitulationen i maj lyckades de omkring 800 fartygen att evakuera över två miljoner människor till säkerheten på västsidan. De flesta fartygen sökte sin tillflykt i nordvästtyska hamnar då man räknade med att dessa områden skulle bli besatta av engelska trupper.

Sovjetiska flygplan och ubåtar sänkte en del av dessa fartyg och trots det fåtal sänkningar som gjordes, så var det samlade antalet människor som fick släppa livet till omkring 20 000.

*Wilhelm Gustloff* byggdes 1938 som utflyktsbåt för Kraft durch Freude, en nazistisk rekreations- och fritidsorganisation för tyska arbetare. Med sina 25 000 ton kom hon ändå inte i storleksklass med Atlantfartygen, men det var likväl ett imponerande fartyg, med en inredning för 1 500 personer och en besättning på i runt tal 400 man. Utöver de lyxinredda hytterna och salongerna fanns det ett rekreationsrum och en stor musikal. Avsikten var att fartyget skulle tjäna som god propaganda i utlandet för de tyska herremännen. Det var bara på en punkt som det hade sparats, och det var maskineriet. Då det ej var nödvändigt för ett fartyg av denna typ att göra en större hastighet var det installerat ett ekonomiskt maskineri, som gav fartyget en toppfart på 15 knop.

Då kriget utbröt blev *Wilhelm Gustloff* rekvirerat av marinen som lasarettsfartyg. Men redan 1940 lades det upp i Gdynia, där det tjänstgjorde som hotellfartyg för ett par tusen sjökadetter som utbildades där till ubåtstjänst.

I januari 1945 hotades Gdynia av de framstormande ryssarna, och det beslutades att förlägga fartyget tillsammans med en del andra större fartyg till västtyska hamnar. Fartygschefen fick order om att ta ombord så många sårade soldater och flyktingar som möjligt, och det lyckades befälet att stuva ombord mellan sex- och sjutusen människor, bland dem ett stort antal kvinnor och barn. Vid middagstid den 30 januari lämnade *Wilhelm Gustloff* kajen i Gdynia, förföljd av en dyster salut i form av artillerigranater som de ryska kanonerna sände in över staden. Det var en vinterdag med snöyra och 10 graders kyla. Ute på Östersjön hade det börja att blåsa upp och isflaken pressades hårt i de höga vågorna. Bortsett från att många



passagerare blev sjösjuka, var vädret inget större problem för detta stora fartyg, som nu stampade fram västerut med goda 12 knops fart. Efter det långa stillaliggandet vid kaj och dåligt underhåll så var det allt man fick ur maskineriet. I denna situation var den annalkande snöstormen närmast till fördel då den minskade risken för angrepp från de ryska ubåtar, som hade slunkit ut i Östersjön i och med att Finland avslutat fredsförhandlingar med Sovjet. Kaptenen beslutade sig för att ej invänta utlovade eskortfartyg och undvek att segla i zig-zag-kurs som givits order om. Detta för att dels spara tid och dels bränsle.

Vädret var däremot ett stort problem för den ryska ubåten S 13, som hade lagt sig på lur i vattenytan vid kusten. Likväl beslutade den ryske kaptenlöjtnanten Alexander Mainesko att ligga kvar vid leden i jakt på byte. Detta dröjsmål visade sig vara lönsamt för ryssen. Vid 21-tiden dök *Wilhelm Gustloffs* väldiga skrov plötsligt fram ur mörkret på endast 400 meters avstånd från ubåten. Ryssen beordrade att tre torpeder skulle avfyras mot målet.

Klockan 21.12 träffade den första torpeden *Wilhelm Gustloffs* förskepp. En sekund senare exploderade den nästa midskepps och den tredje träffade maskinrummet lite längre akterut, varigenom vattenmassorna trängde in i maskinrummet och stoppade motorerna.

Ett inferno utbröt i det överfyllda fartygets korridorer och hytter och omintetgjorde alla försök från räddningsmanskaps sida att undsätta de instängda på understa däck. Fartyget började sjunka med stäven först och med slagsida till babord, medan de överlevande sökte sig upp till livbåtar och flottar på översta däck. Detta var emellertid starkt överisat och det var vanskligt att få livbåtarna i sjön. Det var också klart för de ombordvarande att det inte fanns livbälten till alla och kusliga scener utspelades när fartygsofficerarna bestämde vilka som skulle få plats i livbåtarna. Många tog chansen och hoppade överbord iförd ett livbälte, men de överlevde inte många minuter i det iskalla vattnet.

Den stora kryssaren *Hipper* och en torpedbåt var i närheten och skyndade till undsättning, men det var nästan omöjligt att bärga de skeppsbrutna. Samtidigt upptäcktes två andra ryska ubåtar ligga och lurpassa efter nya offer, varför de båda örlogsfartygen måste överge katastrofplatsen efter att endast ha plockat upp några få hundra skeppsbrutna.

En timme efter torpederingen sjönk *Wilhelm Gustloff* och först på morgonsidan kunde en armad av mindre farkoster sättas in i sökandet efter överlevande. Denna aktion lyckades plocka upp 900 överlevande, men åtskilliga dog kort efter av strapatserna. Olyckan hade kostat över 6 000 människoliv.

Några veckor senare fick S 13 på en position ännu närmare Bornholm in en fullträff på den stora ångaren *General von Steuben*, som sjönk med 3 000 sårade soldater ombord. Endast 300 överlevande kunde räddas vid detta tillfälle.

Den 16 april sänkte en annan ubåt det 5 000 ton stora motorfartyget *Goya* öster om Stolpebanken. På detta fartyg befann sig hela 6 000 flyktingar och endast 150 kunde räddas.

Dessa var de tre största förlisningarna under denna omfattande evakueringsaktion. Då Hitler i sin bunker i Berlin fick rapport om olyckorna konstaterade han bara iskallt: Det är bättre att 90 procent drunknar än att 10 procent hamnar i Sibirien. L H.



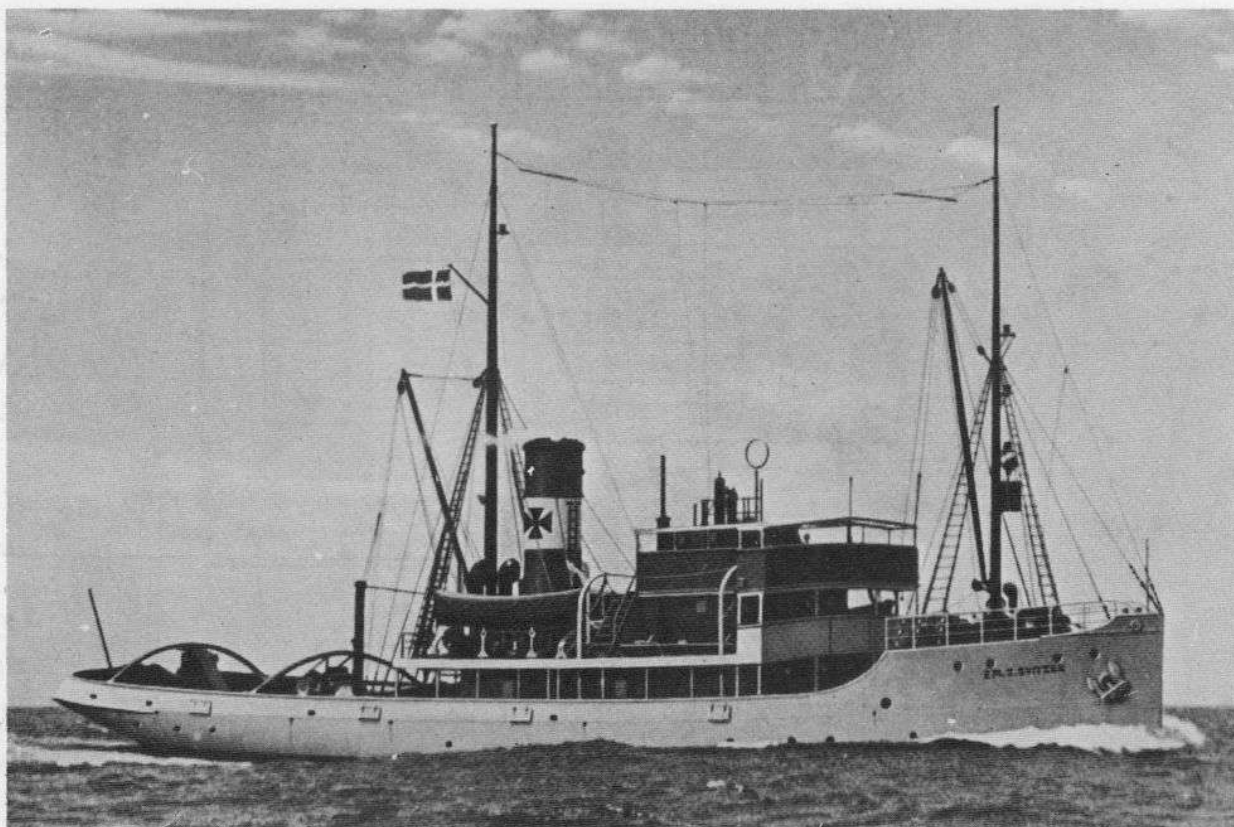
## *Küselwind*

### **Landskronas nya Köpenhamnsförbindelse**

*Küselwind*, som chartrats av stockholmsrederiet Forsman Sightseeing, kommer i år att göra fyra dubbelturer om dagen mellan Landskrona och Havnegade i Köpenhamn. *Küselwind* seglar under tysk ansvarsbesättning, för övrigt svensk personal. Båten ankom till Landskrona för första gången söndagen den 29 mars 1981, då vi var många som samlats nere vid hamnkajen för att få det första fotot av Landskronas nya stolthet i förbindelse med kontinenten. Fredagen den 3 april kl 08.30 var det så dags för premiärturen för *Küselwind*, trots alla försök från monopolrederiet Scandinavian Ferry Line som seglade från Landskrona för sista gången den 30 september 1980, att stoppa linjen. Man har även haft en hel del svårigheter att få klartecken från danska kommunikationsministeriet. Trafiken sköts av F-line, som den nya linjen döpts till, medan Hotell Öresund står för maten, med de kända hotelldirektörerna i Landskrona Ibb Sachau och Thomas Lindberg i spetsen. Överfarten till Köpenhamn tar en timme och tjugo minuter, och under denna tid kan man antingen välja cafeteria eller matsalen för att stilla sin hunger och släcka sin törst. Redan på premiärturen uppstod nya problem när man ankom till Köpenhamn. Där demonstrerade hamnarbetarna genom att sätta foten på pollaren för att markera att trossföringen var deras gebit. Rederiet hade fått klartecken från danska hamnmyndigheten att de själva skulle få sköta trossföringen. Med löfte om förhandlingar i trossfrågan tågade hamnarbetarna bort. Under tiden april till mitten av juni, då en överenskommelse ingicks, har det varit många demonstrationer nere i Havnegade mot den nya förbindelsen. Överenskommelsen är en kompromiss, som kommer att kosta rederiet 200.000 kr/år, en utgift som man inte räknat med. Men rederiet har inte haft något val, blockaden har gjort att nästan inga danskar alls rest med *Küselwind* under denna period.

**Data:** Byggd 1979 vid Jadewerft Wilhelmshaven GmbH med nr 146. Maskin 2 × 12 cyl MWM om 1 500 bhp. Ägare: Maasholmer Seetouristik GmbH, Maasholm. Antal passagerare: 465. Hemmahamn: Maasholm, Västtyskland. Har tidigare gått på s k smörtur till danska Æreskøbing på Fyn. Turtäthet: Fyra dubbelturer/dag under 1981, dock fem fredag—lördag under maj—augusti.

*Hans-Erik Nilsson, foto Lennart Hellström*



## Bjergning- og Bugserfartøj m/s *Em. Z. Svitzer* af København af Per Rasmussen & Steen Kristensen

Grundlæggeren till *Em. Z. Svitzers* Bjergningsentreprise, Emil Zeuthen Svitzer, kom til at lægge navn til en af Entreprisens stoltheder, nemlig det 666 brt. store bjergning- og bugserfartøj, som i mange år viste det danske flag hovedsagelig i det Indiske Ocean.

*Em. Z. Svitzer* blev bygget i Göteborg i 1921 som verdens første dieselbugserbåd og blev døbt m/s *Fritiof* til Göteborg Bogsering & Bærgnings AB.

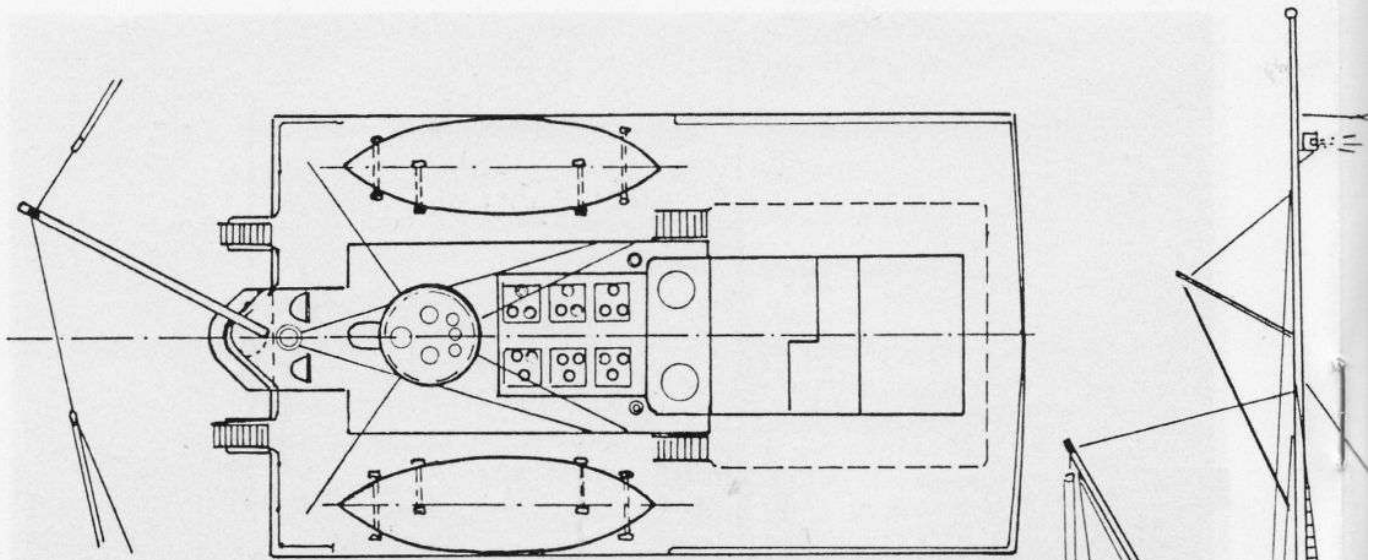
I 1951 købte Entreprisen det ærværdige skib og i 1956 lod man det gennemgå en omfattende modernisering på Helsingør Skibsværft. Her fjernede man bl.a. de 2 stk 6 cyl. diesel motorer, der tilsammen ydede 1 220 ihk, og erstattede dem med 2 stk diesel motorer, der tilsammen kunne yde 2 750 ihk, desuden ændredes tonnagen fra 672 brt. till 666. Efter det store værftophold fik hun sit virkefelt i Middelhavet, med Messina som station. Herfra kom hun også til at yde stor hjælp til Entreprisens anden stolthed s/s *Protector* i Rødehavet.

I 1956 lod Egypten, under præsident Nasser, Suez-Kanalen nationalisere, med en verdensomspændende krise till følge, som blev afsluttet med en militær aktion fra fransk og engelsk side.

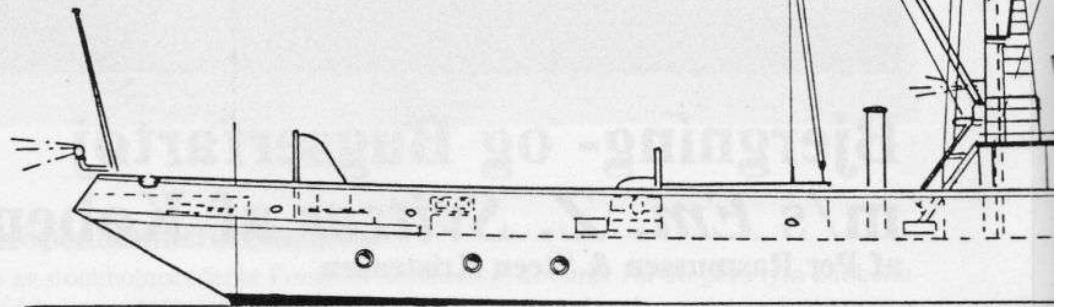
Efter protester fra Amerika og Rusland greb FN ind og fik konflikterne stoppet. FN kontraherede derefter Entreprisen og det Hollandske bugserfirma Smit International Ocean Towage & Salvage Co, til at rydde Suez-Kanalen for de 41 skibsenheder, der var sunket under krisen. *Em. Z. Svitzer* deltog i hævnningen af den værste forhindring, en 3 000 tons kærtret cementlastet landingsfartøj. Desuden deltog rederiets lyftepontoner og bjergningsdamperne *Sigyn* og *Protector* i lignende opgaver.

Efter rydningen af kanalen fik *Em. Z. Svitzer* station i Aden, med Rødehavet og det Indiske Ocean som operationsområde. Her udførte hun talrige bjergninger og bugseringer af forskellig karakter. I 1958 blev

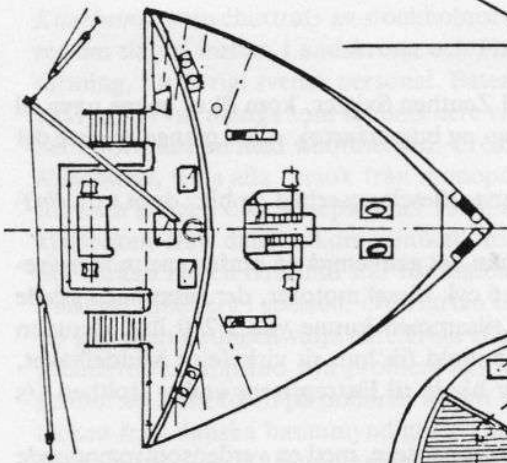
Ovan: *Em. Z. Svitzer* før ombygning i 1956. Arkiv Steen Kristensen, Hillerød.



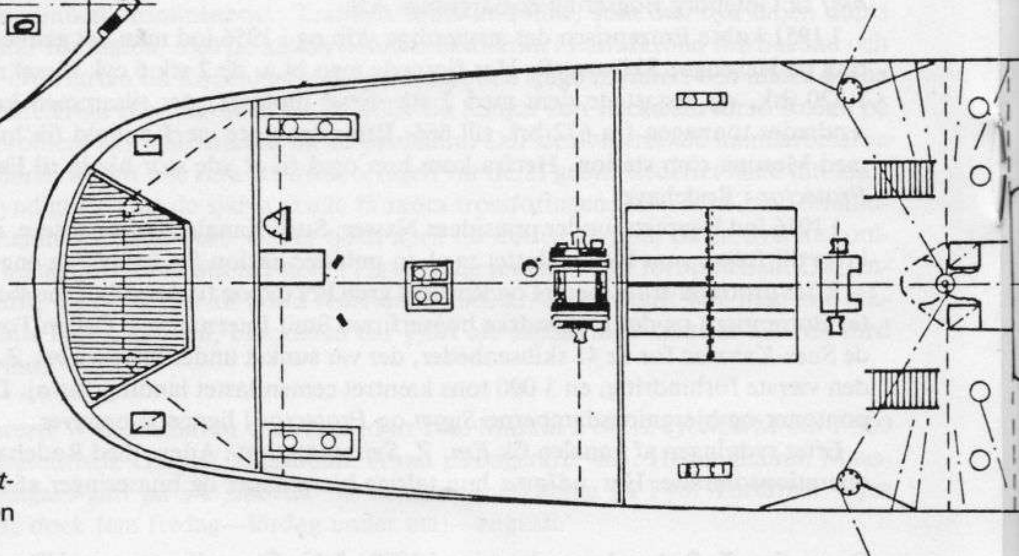
Bådedæk



AP

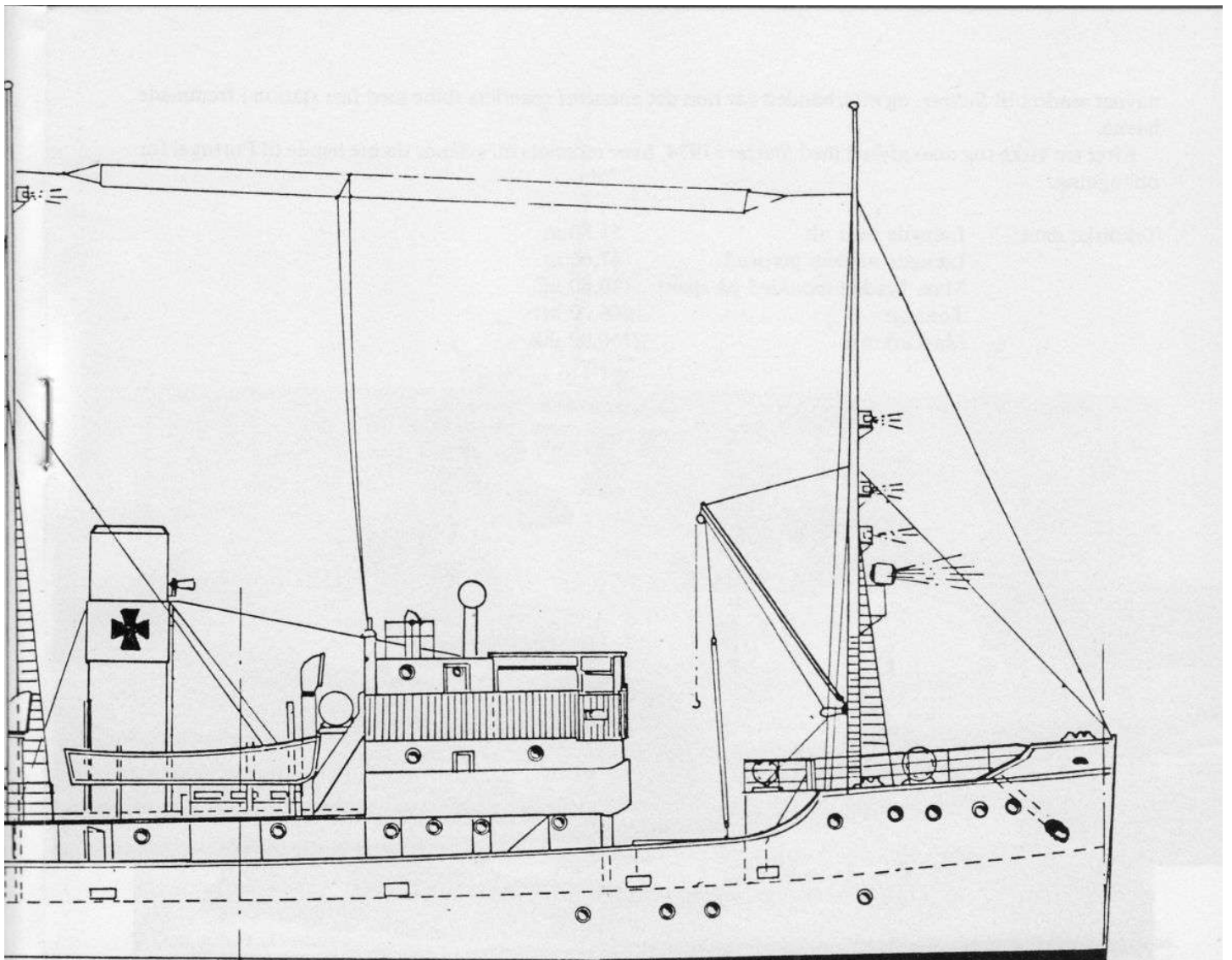


Fördäck



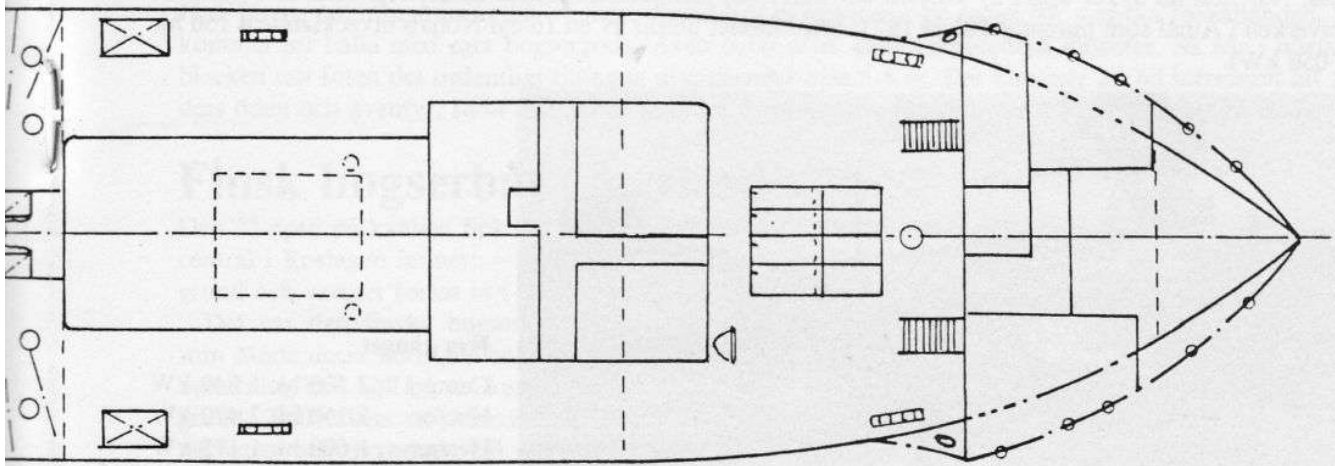
Ritningen av s/s *Em. Z. Svitzer* är ritad av Per Rasmussen i skala 1:196.





Opstalt

FP



Hovedcæk

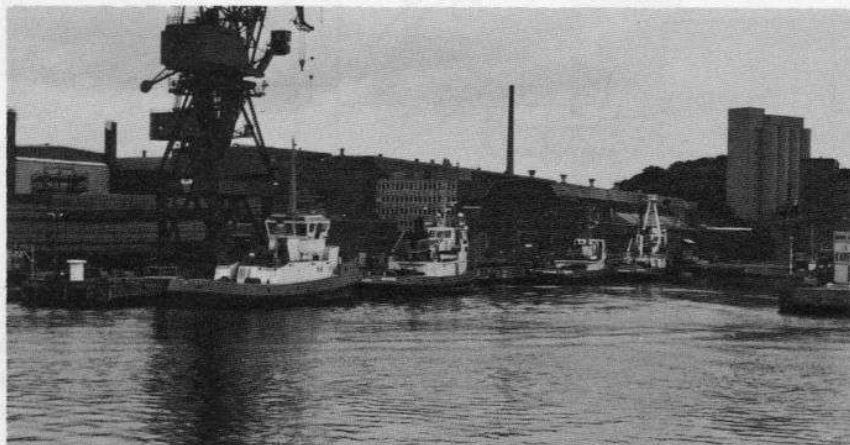
navnet ændret til *Svitzer*, og efterhånden var hun det eneste af rederiets skibe med fast station i fremmede havne.

Efter tro virke tog man afsked med *Svitzer* i 1974, hvor rederiets m/s *Skuld* slæbte hende til Portugal for ophugning.

Tekniske data:	Længde over alt	51,80 m
	Længde mellem perpend.	47,66 m
	Max. bredde moulded på spant	10,60 m
	Tonnage	666,00 brt
	Maskinkraft	2750,00 ihk



**Nytillskott i Göteborgsflottan.** Det är mycket som händer hos C L Hanssons dessa dagar. Ny chef, en ny bogserare och en ny gammal bogserare. Det är Norrlandsbogseraren *Victoria* som införlivats med samlingarna. När hon nu dyker upp i ny kostym har hon även fått namnet ändrat till *Helios*. Hon är byggd vid Åsiverken i Åmål som nummer 103 år 1973. Maskineriet består av en 16-cyl Nohab utvecklande 4 150 hk (3 050 kW).



#### Nya gänget

Camp 1	2 500 hk	1 840 kW
Hector	3 350 hk	2 470 kW
Hermes	1 600 hk	1 175 kW
Helios	4 150 hk	3 050 kW
Hercules	650 hk	480 kW



### Ny era i hamnbogsering.

Den sedan årtionden etablerade tekniken har nu gjort sitt intåg även i våra farvatten. Det nya greppet tas av C L Hanssons Bogsering AB i Göteborg, ett friskt grepp i en annars förstockad bransch. 2 500 BHP och en manöverförmåga av sällan skådat slag borgar för att *Camp I* och den kommande m/s NB snart kommer att bli lotsarnas favoriter i Göteborg.

**Lite tekniska data:** Huvudmaskineriet består av 2 st Hedemora V12A/12 vardera lämnande 1 250 hK = 920 kW vid 1 200 r/m. Vardera motorn är via en elastisk koppling ansluten till en KAMEWA roterbar thruster, med dysa och omställbar propeller. Dessa båda motorer ger henne en fart av 13 knop och den imponerande dragkraften 39 ton.

Hon får en hamnbesättning på tre man. Samtidigt introduceras en nyhet för svenska förhållanden, man kommer att hålla med eget bogsergods. Även detta efter känt kontinentalt mönster. Så här i början är blacken om foten det ordentligt tilltagna djupgåendet hela 5,4 m. Det kommer att bli intressant att följa dess öden och äventyr, samt inte minst höra kommentarerna från kunder och konkurrenter. *KåBe*.

### Finsk bogserbåt på grund

Den 22 april på kvällen fick Furusunds sambandscentral i Roslagen larmet: —Hjälp! Vi har gått på grund och vattnet forsar in i fartyget!

Det var den finska bogseraren *Risto* av Borgå som sände dessa nödsignaler. Hon hade fem mans besättning och höll på att kantra, där hon stod på grund. Tullverkets miljöfartyg *TV 04* befann sig i närheten och skyndade till assistans, när larmet kom över radion. De fem besättningsmännen räddades i sista stund.

*Risto*, som stod på grund i närheten av Söderarm, hade då fått kraftig slagsida och vattnet forsade in genom ventilerna. Hur stora skador fartyget fått, visste man inte i skrivande stund, utan vi får återkomma till detta.

Det intressanta i dessa rader är att fartyget är byggt i Göteborg av Göteborgs Nya Verkstads AB 1912 som *Ost*, Kan någon i klubben möjligen bidra med komplett historik? *L H*.

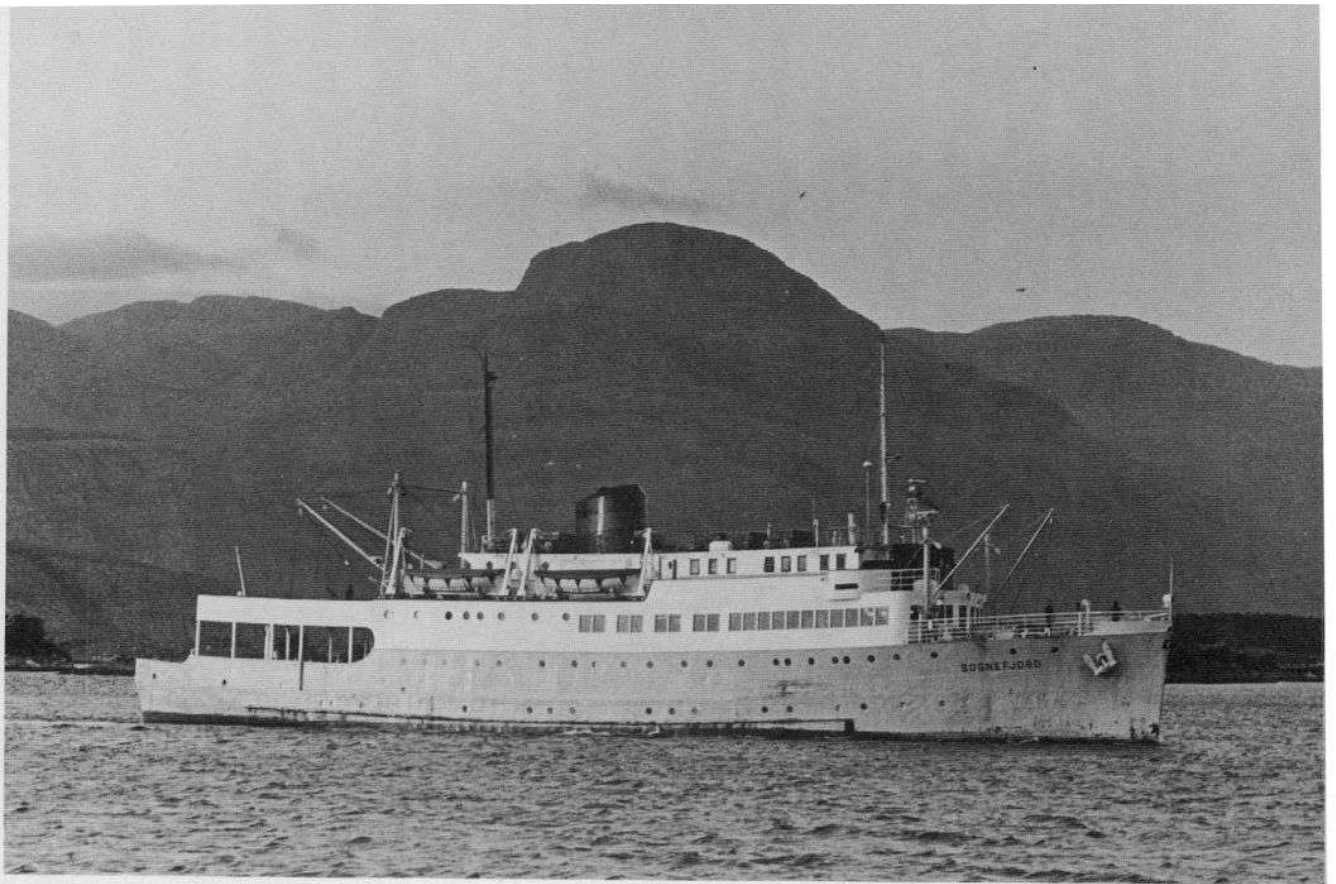


## Bilder från Vestlandet

Harry Runderheim på *Nordfjord I* har bidragit med de här vackra bilderna, tagna 1980–81. Ovan Westmaranen *Øygar*, som trafikerar linjen Bergen—Tjeldstø för Øygarden & Sotra Rutelag L/L i Bergen. De två tolvcyndriga MTU-motorerna utvecklar 2 200 bhp och ger en fart av modiga 28 knop.

Nedan *Masfjord*, som trafikerar leden Sævravag—Duesund. Hon byggdes av Løland Motorverksted i Leirvik 1969 med en sex-cylindrig Wichmann diesel på 900 bhp som ger en fart av 12 knop.

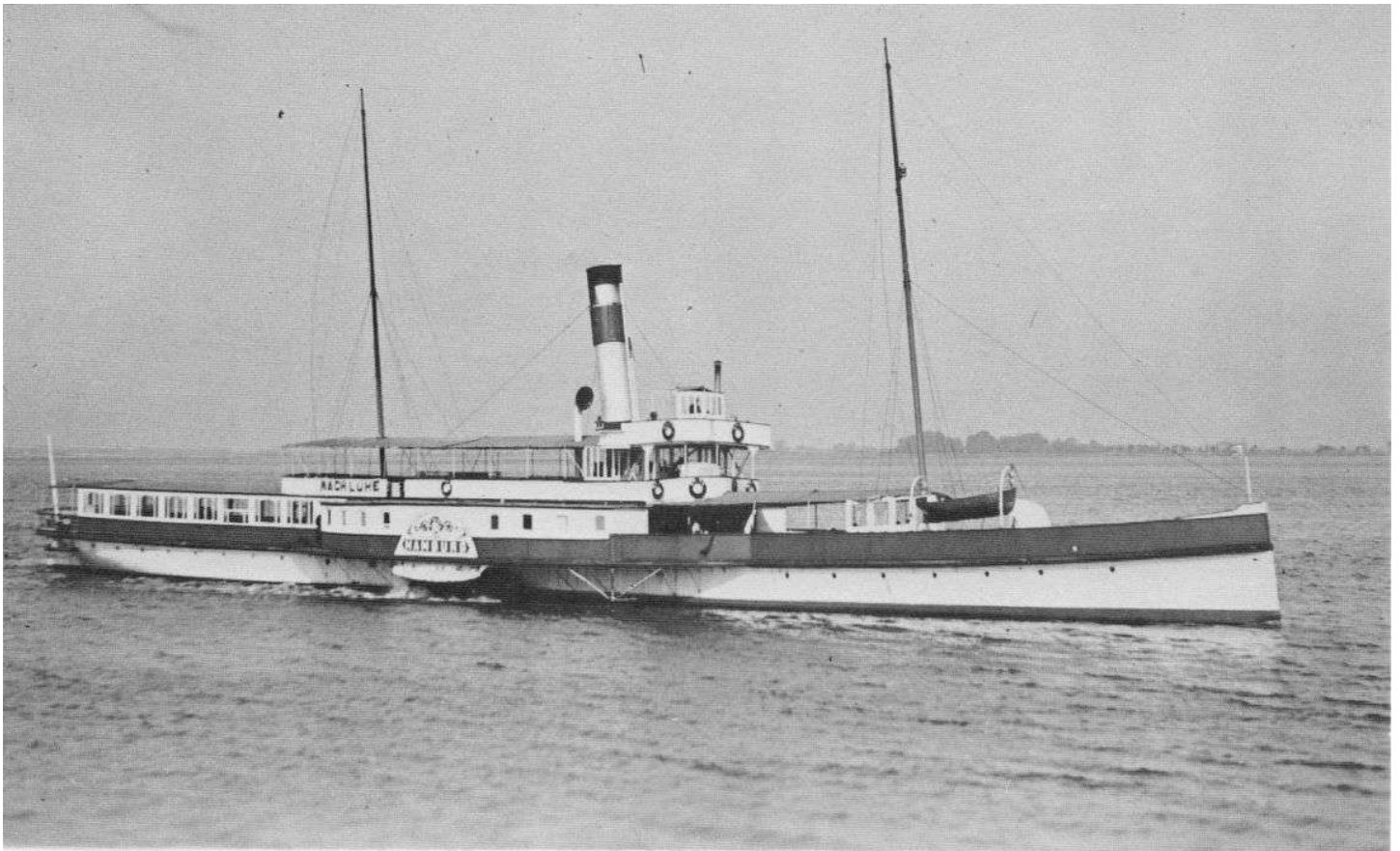




Fylkesbaatanes stolte *Sognefjord* trafikerar "Snøgrute A" Bergen—Nordfjord tillsammans med *Nordfjord I* sex turer i veckan. 1980 sjönk persontrafiken med 5,2 % jämfört med 1979. Trafiken på övriga båtlinjer gick också ned, medan den på färjelederna gick upp. *Sognefjord* är byggd vid Pullman Standard Car Manufacturing Co i Chicago 1943 för användning i andra världskriget, men troligen fick hon aldrig se krigstjänst. Nu tar hon 575 passagerare och gör en fart av 15 knop.

Bilfärjan *Seimstrand* levererades 1979 av A M Liaen A/S i Ålesund till A/S Bergen—Nordhordland Rute-lag i Bergen för att sättas in mellan Steinestø och Knarvik. Hon tar 400 passagerare och 72 personbilar.





## Några gamla HADAG-båtar

Wilfred Heide i Hamburg sänder dessa intressanta bilder av tre hjulångare, som ingått i HADAGs flotta. En fjärde HADAG-båt, som senare gick på Öresund, har vi också plats för. Han är tacksam för ytterligare uppgifter, särskilt om *Hamburg*.

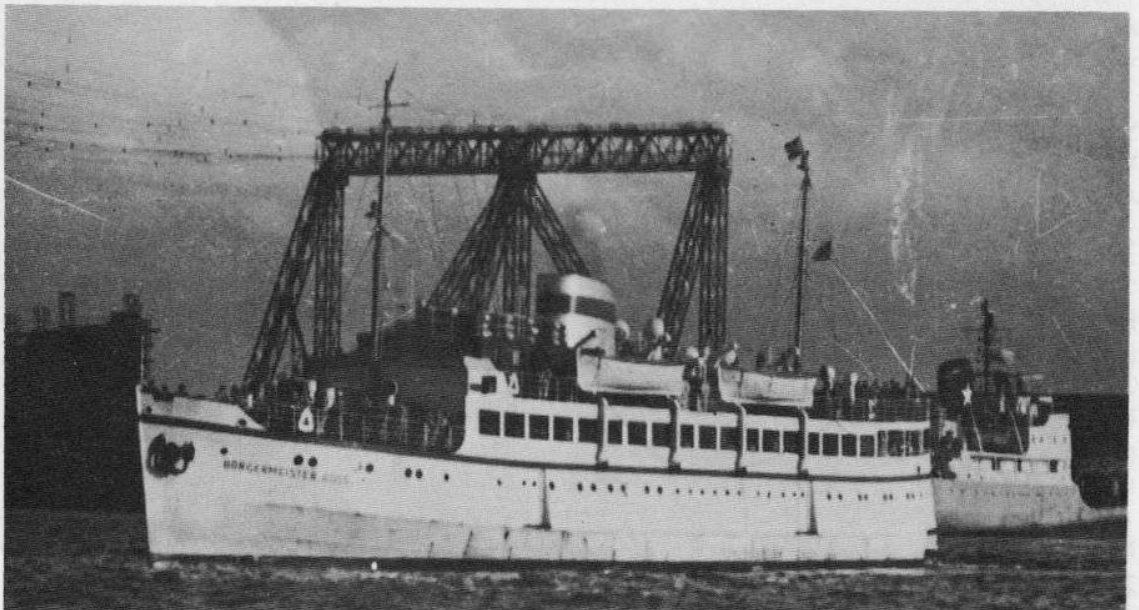
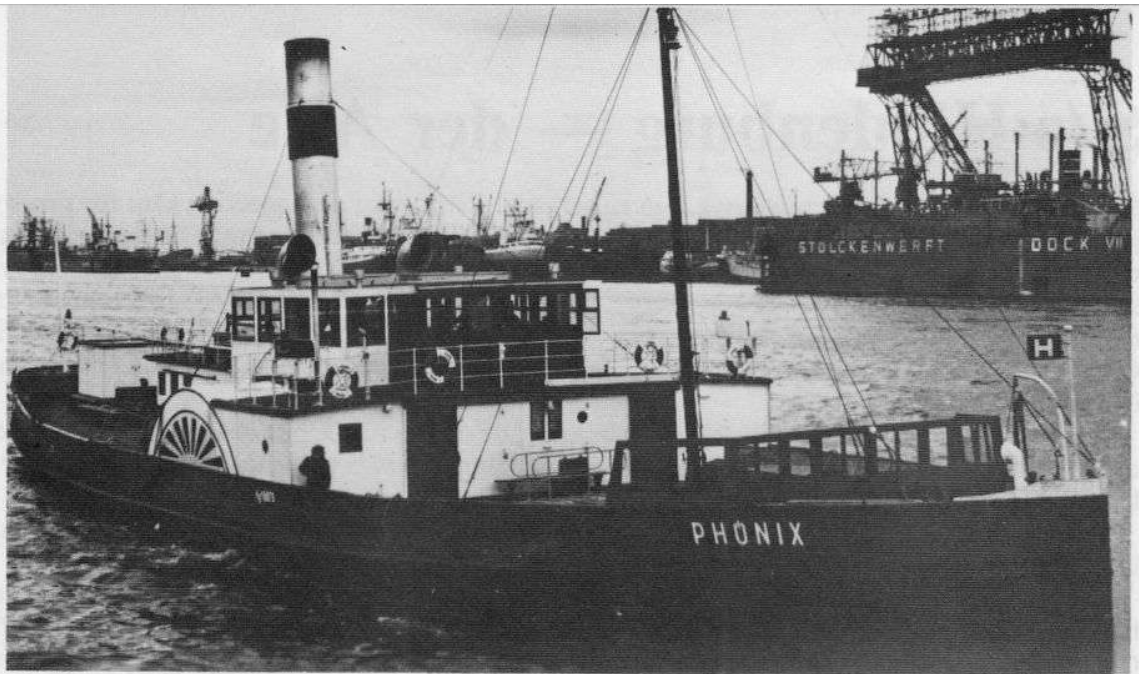
*Hamburg* (ovan) byggdes 1893 (var?) för Hamburg—Stade—Altländer-Linie i Hamburg. Bolaget grundades 1840 och gick upp i HADAG 1929. Uppgifterna om denna hjulångare är mycket knapphändiga. Vi vet att hon skadad och helt gråmålad bogserades tillbaka till Hamburg 1948, och troligen skrotades hon väl efter det, men det är inte bekräftat. Loa. 67 m, br. 7,2 m, djupg. 1,3 m, 960 pass, 700 bhp, fart 13 knop.

*Phönix* (överst till höger) byggdes 1893 av Blohm & Voss, Hamburg, för T G Gleichmann, Hamburg. Sålades senare till Wachsmuth & Krogmann, Hamburg, som 1937 övertogs av Hafen-Dampfschiffahrt AG (HADAG), Hamburg. Upphuggen i Holland 1959—60. Rederiet Wachsmuth & Krogmann grundades 1799. GRT 255, NRT 82, loa. 46,94 m, br. 6,4 m, djupg. 1,4 m, djup 2,67 m, 700-800 pass. Compound-maskinen på 320 bhp gav en fart av 11 knop.

*Delphin* (i mitten till höger) byggdes också 1893 av Blohm & Voss, men direkt för Wachsmuth & Krogmann. *Delphin* och *Phönix* hade exakt samma data och gick på överfarten Hamburg—Harburg. *Delphin* träffades av en bomb i Hamburg i juli 1943 och sjönk. Hon bärgades efter krigsslutet och höggs upp i Hamburg efter 1959.

*Bürgermeister Ross* levererades 1947 av Aug. Pahl, Hamburg-Finkenwerder, som *Dr Hermann Siemssen* till HADAG. Nybygget hade påbörjats under andra världskriget men avbrutits. 1948 gjordes några turer Hamburg—Wilhelmshaven för det kända rederiet Aug. Bolten, Hamburg. 1955 omdöpt till *Bürgermeister Ross*, 1957 omdöpt till *Sundpilen* för trafik i Öresund. 1968 såld till Turismo Maritimo SA, Mexiko. Nyligen hette hon *Mexico Fiesta* och gick i trafik i Acapulco-trakten.

Båten byggdes om flera gånger. Data före 1956: GRT 540, loa. 37,34 m, br. 8,63 m, djupg. 3,55 m, 400 pass. MWM 1 000 bhp, 13 knop. Data som *Sundpilen*: GRT 784, NRT 398, loa. 52,5 m, lpp. 49,1 m, br. 10,24 m, djupg. 3,3 m, djup 3,75 m, 1 010 pass. MWM 1 000 bhp, 13,5 knop.



# S/s Hindenburg — der Alte

1914 levererades ett passagerarfartyg från en verkstad som annars mest gjort sig känt för sina byggen av järnvägsvagnar och lok, Union Giesserei i Königsberg. Hon byggdes för ett Hamburgrederi och efter emottagandet sattes hon i trafik runt Hamburgs hamnbassänger. Hon blev inte gammal som tysk. 1919 sökte det norska rederiet Dampskibsselskabet A/S Asker, Røken & Hurum i Oslo nytt tonnage att ersätta tidigare innehavda gamla och nedkörda fartyg som gick i routetrafik på Asker och Hurumlandet i Inre Oslofjords västsida. Efter mycket sökande och besiktigande fastnade rederiet för *Hindenburg* som passade i både pris och storlek.

När så fartyget skulle utklaras från Hamburg för resan hem till Oslo så ansågs namnet mindre passande så nära första världskrigets slut. Hon fick därför namnet *Freden* målat i akterspegel och sidor när hon lämnade Hamburg den 20 december 1919 med kurs Oslo.

När hon i början av 1920 förtöjde vid kajen i Oslo ändrades namnet till *Duen 2* efter en av redarna i bolaget, kapten Due.

Fartyget var efter den tidens måttstock mycket elegant inrett, med salonger för både 1 och 2 klass. Hon hade ingen mast, men i gengäld ett mycket stort fördäck och var också det första passagerarfartyget i Oslofjorden som var utrustad med elektrisk belysning. *Duen 2* var flatbottnad och därigenom mycket grundgående och tack vare att stora vattenballasttankar var installerade i både för och akter, samt med kraftiga pumpar, kunde man skifta vattnet fram och tillbaka. Detta gjorde hennes isbrytande egenskaper mycket goda och det sägs att hon utan vidare kunde forcera 10 tum fast is.

Genom perfekt skötsel och många moderniseringar överlevde hon även andra världskriget. 1950 lades hon upp såsom reservfartyg, då det visade sig att ångdrift var oekonomiskt.

1951 var hon utbjuden till försäljning och British Steel & Iron Corporation i Newcastle anmälde sig som spekulanter. Men när hon skulle lämna Oslo för sista resan ingrep ödet i form av norska sjöfartsverket och staten som stoppade affären, och hon fick i stället en ny norsk ägare. Denna gång var det A/S Jøsenfjord Rutelag i Stavanger som var köpare och fartyget skulle ersätta detta rederis gamla *Ombofjord*.

*Duen 2* togs till rederiets eget varv på Buøy utanför Stavanger för att moderniseras och snyggas upp för tjänst i Ryfylkefjordarna. På hösten togs fartyget till A/S Flytedokken, Brødrene Lothe i Haugesund för förlängning och ombyggnad. Fartygets brygga och styrhus flyttades över till ett annat fartyg och *Duen 2* fick ett nytt styrhus och överbyggnad av aluminium. Det gamla ångmaskineriet revs ut och såldes till upphuggningsfirman Brødrene Anda utanför Stavanger. I stället installerades två Paxman-dieslar. Maskineriet var visserligen begagnat men i prima skick, och det ryktas om att det härstammade från en engelsk ubåt. Det installerades även en bogpropeller och hon blev därmed den första båten i sitt slag i Ryfylke som fick slika nyheter installerade.

En ny inredning sattes också in vid varvet på Buøy. Efter allt arbete som lagts ned så var det ett helt nytt fartyg som sattes i trafik Stavanger—Tau—Årdal. Hon var nu utrustad med en elegant salong på det gamla bryggdäcket med moderna stålfåtöljer med skinnklädsel. På stolsryggarna monterades små praktiska klaffbord.

Den gamla 2 klassalongen i förskeppet byggdes om till lastrum, och 1 klassalongen akterut under huvuddäck inreddes med skinnfåtöljer och små bord. Det byggdes även sex mindre hytter för de passagerare som ville ha ett lite mera avskilt ställe för att dra en spader eller ta sig en liten siesta.

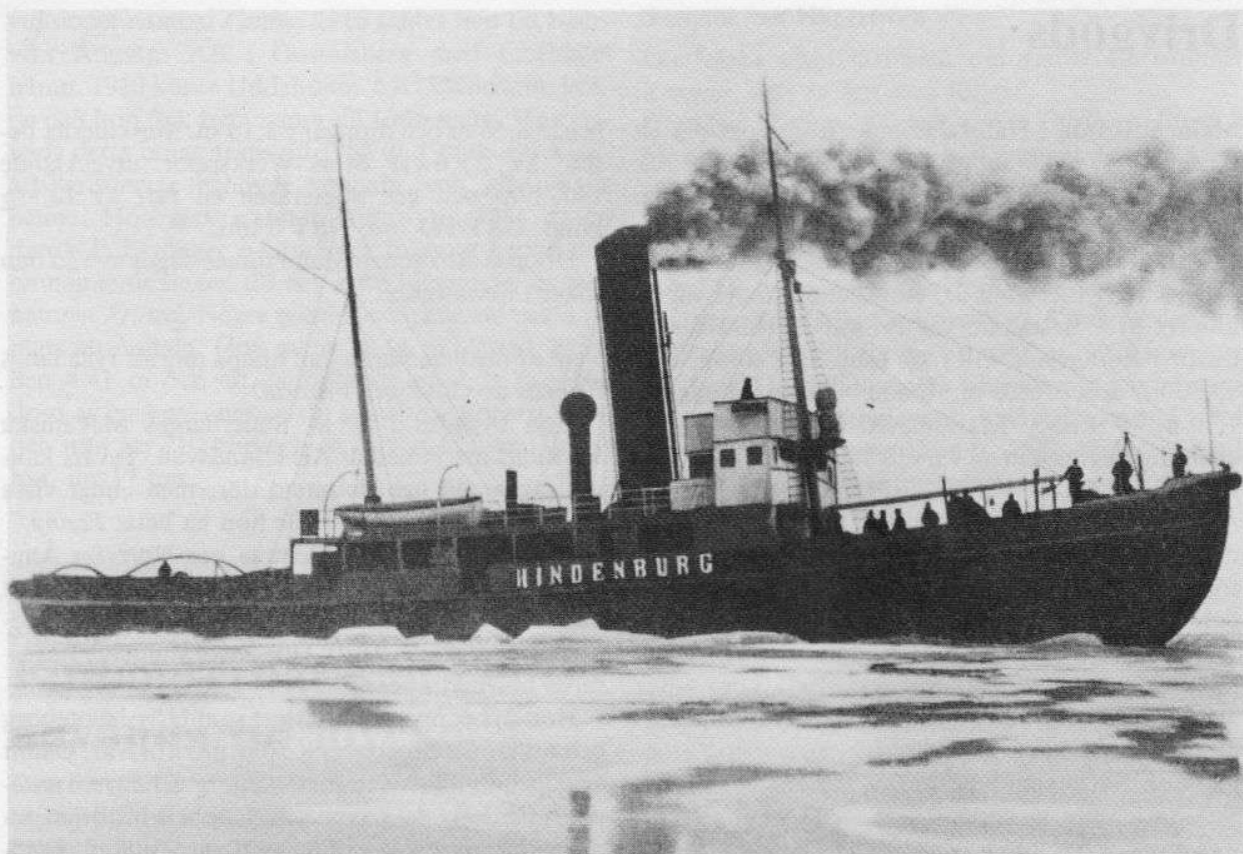
Styrhuset blev lyftat upp en våning. Nyheter såsom radar, radiotelefon och ekolod installerades. Manöverpult för manövrering av maskineriet och lastvinchar sattes också in. Fartyget fick certifikat för 398 passagerare och 12 personbilar och uppnådde hela 13 knop. Namnet ändrades av de nya ägarna till *Årdalsfjord*.

Den 1 januari 1976 gick de flesta mindre rederier i området samman och alla fartyg som tillhörde A/S Jøsenfjord Rutelag överfördes till A/S Det Stavangerske Dampskibsselskab.

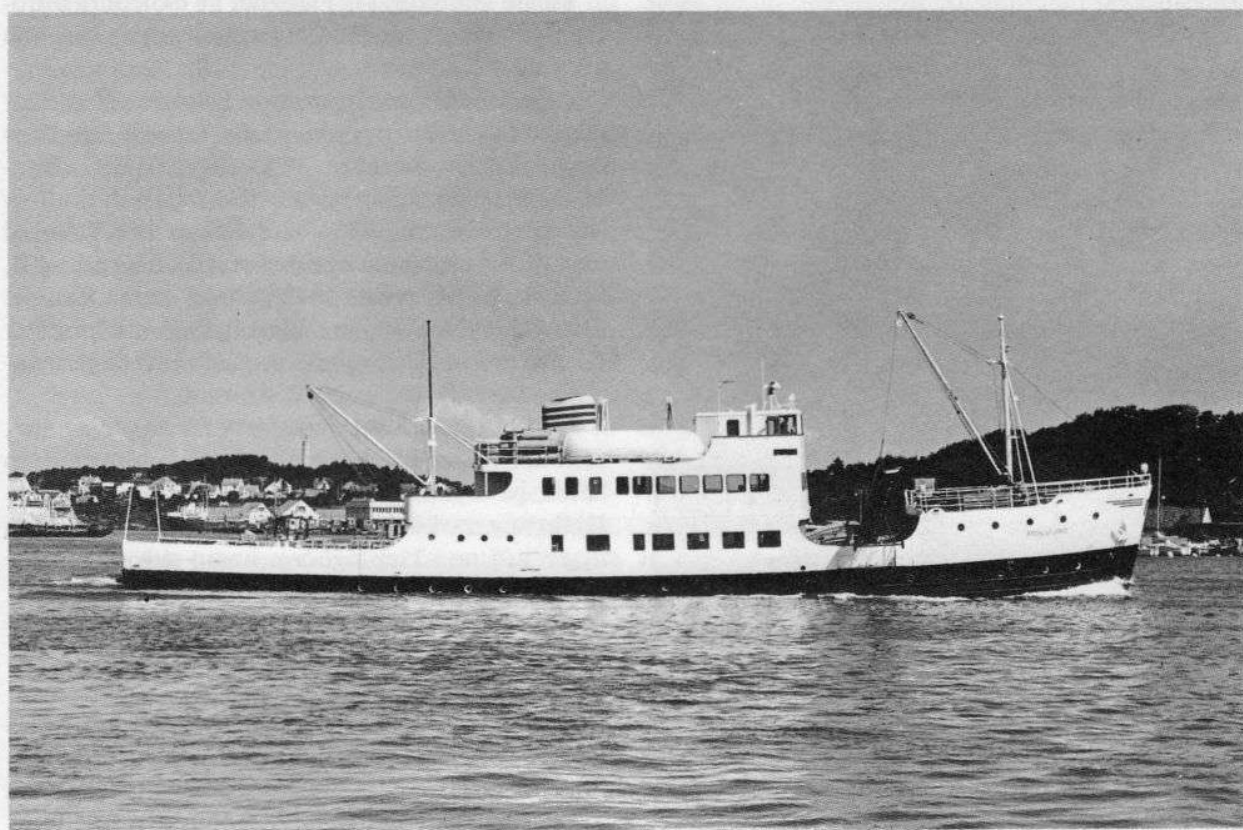
21 juli 1980 var en sorgens dag för alla gamla lovers of *Årdalsfjord*. Det var den dagen fartyget lämnade kajen i Vadla i Jøsenfjorden för att via mellanstationer angöra Stavanger på sin sista tur för att sedan läggas upp som reservbåt. Hon utbjöds till försäljning och cirkulerade flitigt i skeppsmäklarnas offertlistor. Alla trodde nu att det var dags för skärbrännarna, men ödet ville något annat. Den 1 augusti bestämde sig det västtyska rederiet Gebrüder Bruhn i Düsseldorf för att inköpa fartyget för att insättas under tysk flagg på den spanska medelhavskusten. Den 25 september lämnade *Årdalsfjord* Stavanger med tysk besättning under befäl av Jaap Stengs med kurs Lemmer i Holland för översyn.

Vi gamla shipslovers av passagerarfartyg önskar fartyget god fortsättning på nya vatten och hoppas att hon får vara kvar många år till och korsa flera vatten. L H.





*Hindenburg* i is på en bild i Werner Gross-Meltzers samlingar. Likheten med bilden nedan av *Årdalsfjord*, tagen av Harry Runderheim 1980, är inte påfallande.



# Drivgods

Malte Eriksson i Hallstahammar frågar oss om en bogserbåt *Finland* som han ej kan placera. Vi har forskat en del i detta och funnit fyra bogserare, som kanske kan vara till hjälp vid identifieringen.

*s/s Finland*. Byggdes 1921 av Machinefabriek & Scheepswerf Piet Smit Jr, Rotterdam, under varvsnumret 313. Beställare var P Smit Jr Havensleepdienst i Rotterdam. GRT 62 ton, NRT 0 ton, loa. 18,30 m, lpp. 16,10 m, bredd 4,40 m, djupgång 1,70 m, 9 knop. Maskineriet bestod av en 3-cylindrig ångmaskin av varvets fabrikat och utvecklade en effekt av 275 bhp. 1931 överläts hon till Anglo-Algerian Coaling Co, Oran, som ägaren hade intressen i, och hon fick nu namnet *Araba*. Strax före krigsutbrottet 1939 återkom hon till Rotterdam och P Smit men fick behålla namnet *Araba*.

1950 överläts hon på S.H.V. och namnet *Hercules* målades dit på namnbrädan. 1965 kom nästa ägarebyte och nu var det 's Gravenhaagse en Vlaardinger Sleepdienst i Vlaardingen som övertog kommandot. Nytt namn blev nu *Delfshaven*. 1976 köpte Stoomstichting Nederland i Maassluis henne, och hon återfick namnet *Finland*. Om Ni besöker Maassluis så skall Ni ej missa tillfället att se henne och en hel del av hennes gamla systrar ligga vid Bogserbåtsmuseet.

*m/s Finland*. Byggdes 1928 av Machinefabriek & Scheepswerf Piet Smit Jr, Rotterdam, under varvsnumret 431. Hennes första namn var *Regge* och beställare var Piet Smit Havensleepdienst i Rotterdam. 1950 ombyggdes fartyget till motorbogserare och fick namnet *Finland*. Under detta namn gick hon ständigt dragande på pråmar och fartyg i Rotterdams hamnbassänger till 1970, då hon såldes och fick namnet *Eros*. Tyvärr känner jag ej till ägarna, men om jag senare kommer att finna dem så återkommer jag.

*m/s Finland*. Byggdes 1961 av J Pollock, Sons & Co Ltd, Faversham. Varvsnumret var 2123. Hon beställdes av Tees Towing Co Ltd i Middlesbrough. Hon fick namnet *Danby Cross* i dopet och var på 114 ton GRT. Tekniska data var loa. 26,78 m, lpp. 24,39 m, bredd 7,29 m och djupgång 3,00 m. Maskineriet bestod av en 4-cylindrig Crossley Bros. diesel på 750 bhp, som gav bogseraren en fart av  $10\frac{3}{4}$  knop. 1975 såldes hon till Sleepdienst Willem Muller i Terneuzen som inregistrerade henne som *Finland*, och hon finns ännu kvar i rederiet.

Sista fartyget med namnet *Finland* är *m/s Smit Finland* som byggdes 1979 av N V Scheepswerf "De Merwede" i Hardinxveld. Varvsnummer 621. Beställare var Smit-Vos B V i Rotterdam och hennes tekniska data är: loa. 28,43 m, lpp. 25,53 m,

bredd 8,56 m och djupgång 3,16 m. Maskineriet består av 2×6-cyl Stork-Werkspoor utvecklade 1800 bhp och ger bogseraren en fart av  $12\frac{1}{2}$  knop. GRT 193 ton, NRT 0 ton.

Hoppas att vännen Malte finner något av vad han söker i dessa rader.

Vem av medlemmarna kan hjälpa mig att fylla i *m/s Friheds* av Göteborgs historia?

Hon byggdes 1900 av Söderhamns Mekaniska Verkstad för Tunadals AB i Sundsvall. Tyvärr känner jag ej till hennes namn där, men enligt vissa obekräftade källor så skulle hon ha hetat *Fanny*.

1916—20 hörde hon hemma hos Norrviks Ångsågs AB i Gustafsberg och fortfarande är namnet oklart. I alla fall övertog Uddeholms AB, Uddeholm, redarskapet 1920. Hur länge stannade bogseraren hos detta bolag?

Hon dyker upp under kriget som *Ufve* i Göteborg och tillhör då Göteborgs Kustartilleriförsvar. Okänt år säljs hon till en dansk i Göteborg och får nu namnet *Frihed*. Är det någon som kan hela historien om denna lilla bogserare. Längden var 23,08 m, bredden 4,41 m samt djupgången xx m. Maskineriet bestod av en 3-cyl motor av Söderhamns M/V tillverkning med en effekt av 210 bhp som gav en fart av 8 knop. Bruttotonnaget var 65 ton och nettot 17 ton.

Vidare efterlyses *s/s Flynkens* av Göteborgs historia. Jag tror att jag har det mesta av detta tills hon kom till Göteborg.

Byggdes 1914 som *Garm* av Salsåker. Varvet är mig okänt. Hon byggdes i alla fall till Salsåkers Ångsågs AB i Salsåker. 1930—34 står E G Häggblad i Salsåker såsom ägare. 1934 säljs hon till Bror Skoglund i Väja. 1936—42 återfinns hon i Åbord med O A Lindh som ägare. Torsviks Sägverks AB, Ramvik, köper henne 1942 och ger henne namnet *Torsvik II*. Hon stannar där till 1946, då hon åter får nytt namn *Sandslån IX* och redas av Ångermanelvens Flottningsförening i Sandslån.

1956 säljs hon till Lunde Varv för upphuggning, men där finner göteborgarna henne och rustar upp båten på nytt samt ger henne namnet *Flynken*. Hjälp mig med data och historien som saknas. Hon ligger just nu i Helsingborgs hamn och ser för bedrövlig ut.

Lennart Hellström

## Svar till Freudendahl i Vänersborg

Ovannämnda shipslover frågar efter *Uddeholm ex Fanny*. Jag kan nu hjälpa honom med historien. Bogserbåten byggdes av Söderhamns Mekaniska Verkstad 1900 för Tunadals AB, Sundsvall och fick

vid dopet namnet *Fanny*. 1916 såldes hon till Norrviks Ångsågs AB i Gustafsberg med bibehållet namn. 1920 köpte Uddeholms AB i Uddeholm henne och hon fick byta namn till *Uddeholm*. Hon tjänade detta bolag fram till 1952 då Göteborgs Kustartilleriförsvar behövde tonnage och inhandlade henne. Hon gick i statens tjänst till 1961 då en dansk E Elvhäger i Göteborg inköpte henne och omnamnade henne till det mera klingande, danska namnet *Frihed*. Några tekniska data är väl också på plats att omtala. Hon mäter 23,08 m i längd, bredden 4,41 m och ett djupgående på 2,84 m. Hon drivs av en 3-cyl ångmaskin av varvets konstruktion och som ger 210 bhp och en fart av 8 knop. Brt 65 ton, nrt 17 ton.

## En bogserbåt kan man använda till mycket

Den 6 mars hade alla holländska dagstidningar stora rubriker på första sidan om en smuggelhistoria av ej vanlig karaktär. Det gällde den Panamaregistrerade bogseraren *Sea Rover*, som ägs av G Elfrink och A Oostrum i Haarlem. Efter flykt från Boulogne i Frankrike och efter attacker av franska marinsens patrullbåtar blev hon efter flera beskjutningar uppbringad av en engelsk tulljagare och införd till Newhaven för kontroll. Vid denna besiktning hittades narkotika till ett värde av 50 miljoner pund. Båten beslagtogs och besättningen arresterades.

En liten historik av fartyget kanske kan vara på plats. Hon byggdes 1949 och som beställare stod L.Smit & Co's Internationale Sleepdienst i Rotterdam. Varvet var N.V.J. & K.Smit Scheepsbouw i Kinderdijk och varvsnumret var 810. Övriga data: loa. 48,67 m, lpp. 44,99 m, bredd 8,84 m, djupgående 4,56 m. Maskineriet utgjordes av en 6-cyl Burmeister & Wain med en effekt av 1300 bhp, som gav fartyget en fart av 13 knop. *Rode Zee* var namnet och hon hade ett bruttotonnage av 499 ton samt ett netto på 78 ton.

1966 överfördes hon till Overseas Towage & Salvage Co, Ltd, i London och fick namnet *Neptunia*. Hon stannade i detta rederis ägo fram till 1971, då hon såldes till Union de Remorquage et de Sauvetage S.A. i Antwerpen. Namnet ändrades nu till *Sea Rover*. 1979 såldes hon till G Elfrink och A Oostrum i Harlem och fick Panamaflegg men fortsatte att verka i Holland och dess omgivning fram till hon beslagtogs i England. Skall bli roligt att se om hon skall övergå till smuggling på heltid nu eller vad som skall ske med henne i framtiden. *L H.*

### Svar till Jan Häggström

Du frågar efter historien om gamla *Christopher Kramm*. Här är den som följer:

Byggdes 1880 av Michot i Ath, Belgien för J B Maas i Antwerpen och erhöll namnet *John B Maas* vid sjösättningen. 1901 överläts hon på S A d'Assureurs & d'Armateurs pour le Remorquage et de Sauvetage i Antwerpen. 1913 inköptes hon till Sverige och fick nu namnet *Christopher Kramm*. Köpare var Kramfors AB, Kramfors. 1916 överfördes hon på Rederi AB Vilhelmina i Kramfors. 1928 kom hon till Svenska Cellulosa AB i Sundsvall genom sammanslagning av bolagen. Fortfarande fick hon Kramfors som hemmahamn. 1961 såldes hon till köpare i Västerås för upphuggning. Hennes data såsom nybyggd var 145 brt, 30,23 m × 5,72 m × 4,37 m. Hennes ångmaskin var på 425 hästkrafter.





### Korsord

Pröva lyckan i vår korsordstävling! Det gäller att med hjälp av ord i rutnätet fylla i ett namn på båten, eller är det lättare att lösa det i omvänd ordning? Skicka lösningen eller en kopia därav till kassören, Kaj Berntsson, Bellisgatan 2, 212 32 Malmö inom två veckor efter det att tidningen kommit ut. Första pris är en resa för två personer och bil till Travemünde med TT-Sagalinjen. Utöver detta har vi priser i form av cigarettändare, böcker, kortlekar, T-shirts och scarves. Men du måste vara medlem för att vara med i dragningen!

1	2	3	2	4	1	5	6		
7	5	3	9	5	4	8	2	3	2
	10	11	4			12	4	12	
9	3		8	5	13	3		14	5
15	5	16	5			5	13	5	4
8		2	6	8	5	4	3		15
4	2	10					12	13	5
5	6	5	6	5	13		4	5	4
	10		2	17		14	5	6	
	16	18	4		16	2		19	
17	5	7		8	18	19	19	5	4
11	14	5					20	16	5
10		4	5	19	20	5	16		1
2	3	2	4			13	16	18	1
16	12		2	1	12	10		4	5
	4	2	6			5	13	5	
19	2	6	5	3	9	4	2	4	5

# Nya böcker

## **Verven og Vi. Skaalurens Skibsbyggeri A/S. 1855—1980** av Wenche Skaaluren.

I anledning av varvets 125-års jubileum har det utgivits ett häfte med presentation av varvets utveckling genom åren samt släkthistoria av familjen Skaaluren, som nu är inne på fjärde generationen i varvledningen. Familjen presenteras utförligt, och det är mycket intressant att följa historien allt från första sjösättningen till dagens båtar, som fram till jubileet i ett antal av 233 lämnat varvet för vidare tjänst på haven. Det är mest fiskefartyg och färjor som varit varvets specialitet, och man förvånas över att det bara är nybyggnation som de sysslar med i dessa varvskrisens tider.

Varvet drivs som ett litet familjeföretag med ett 80-tal anställda och det har även lämnats utrymme i jubileumshäftet för presentation av denna personal. De som är intresserade av varvshistoria bör anskaffa häftet till bokhyllan. *L H.*

## **Over Fjord og Fjell. Hardanger—Sunnhordlandske Dampskibsselskap 1880—1980**, av Bård Kolltveit. Bergen 1980. 450 sidor.

Boken är skriven på nynorsk, men den är lättläst och omfattar ett mycket stort material om rederiets utveckling med en lång rad av historier om HSD:s fartyg och manskap. Den innehåller även ett fylligt material om det ekonomiska läget genom åren för rederiet och fylket samt övergången till statsunderstöd av färje- och lokaltrafiken.

Författaren har haft rikliga källor att ösa ur i form av fotomaterial, och rederiets fartygsflotta genom tiderna återges i en komplett översikt. Boken rekommenderas på det varmaste och är något av det bästa som tryckts i form av rederihistoria i Norge i modern tid. Intresserade kan beställa boken genom rederiets huvudkontor i Bergen. *L H.*

## **A Century of Cross-channel Passenger Ferries**, av Ambrose Greenway. Ian Allan 1981, £ 7.95.

En nyutkommen, mycket innehållsrik bok om färjorna över Engelska kanalen ligger på bordet för att studeras. Boken innehåller ett rikt illustrationsmaterial. Många sköna foton samt illustrationer av eleganta hjulångare och 1900-talets tjustiga, snabbgå-

ende kanalångare. Fartygens tillkomst beskrivs liksom de många trafikleder, som alltsedan 1850-talet förbinder England med kontinenten från Oostende i norr till Brest i söder. Det sena 1800-talets många uppfinningar illustreras och beskrivs. Katamaranångbåtar som *Calais-Douvre* 1877-1887. Den var försedd med två skorstenar på varje skrov och drevs med ett stort paddelhjul som satt mellan de båda skroven. Utformad likartad i båda ändarna underlättades angöringen av den då trånga hamnen i Calais. Hon var den tidens största hjulångarfartyg i Engelska kanalen. En annan nymodighet den gången var katamaranhjulångaren *Bessemer*. För passage-rarnas komfort i sjögång var hon utrustad med en "swinging saloon" men ingetdera av uppfinningarna blev långlivade. Boken är producerad av Mr Ambrose Greenway, London. Han har sedan 1950-talet forskat och dokumenterat den ständigt växande kanaltrafiken. Boken, som kostar en hundralapp, är sålunda en verklig källa till glädje för oss båtologer som är intresserade av ångbåtshistorien. *Ingemar Sereng.*

## **Dampfer auf dem Rhein in alten Ansichten.** Alfred Oehmig. Aug. Steiger-Verlag, Moers.

Den tyska kaptenen Alfred Oehmig har i hela sitt liv befarit Rhens vatten och från tidig barndom samlat gamla fartygsfoton. Ur denna samling av över 6 000 bilder har han valt ut de bästa och givit ut dem i en trevlig bilderbok. Denna bok bör införlivas i alla shiplovers samlingar då det alltid finnes någon typ av fartyg i denna bildsamling som intresserar.

En hel del kända hjulångare passerar i revy för läsarens ögon och man riktigt ser dessa fartygstyper framför sig när man bläddrar i denna bok. Alltså, följ ett gott råd: Gack och köp den, läs och njut. Åtminstone en kväll är räddad. *L H.*

**Fotobyte önskas.** Jürgen Stein, Hindenburgstraße 104, D-2120 Lüneburg, samlar foton av nordiska färjor och önskar byteskontakter. Särskilt söker han Stenas och Vikings äldre färjor och erbjuder i utbyte kopior av ca 800 egna bilder, särskilt från Norge, sedan 1974.

Finsk konststuderande utför målningar av fartyg till rimliga priser. För prisuppgift ta kontakt med Jukka Isomäki, Tavastehusgatan 8 C 24, SF-65350 Vaasa 35. Tel 961-25 33 31.

# Notiser



Nya *Europa*, Hapag-Lloyd och Tysklands flaggskepp, på provtur den 25 september 1981, fotograferad av Karl H Böttcher. Den 35 000 brt stora båten är byggd vid Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik i Bremen-Vegesack med följande huvudmått: längd 199,9 m, bredd 28,5 m, djupgång 8,4 m. Två dieselmotorer typ BV/MAN på vardera 14 460 hk ger en fart av 21 knop.

## Nordsjön och Kattegatt

DFDS har köpt FÅAs *Wellamo* som döpts om till *Dana Gloria*. Den tidigare båten med detta namn, ex *Mette Mols* och byggd 1966 i Ålborg, har fått nya ägare i Jadranska Linijska Plovidba i Rijeka och nytt namn, *Balkanija*.

**Färjeframgång på leden Helsingborg—Grenå.** En ökning av passagerare med 19 % har noterats under årets första fem månader. Även fordonstrafiken har ökat med drygt 11 % mot föregående år. Linjen övertogs av DFDS den 1 mars i år från Lion Ferry.

## Öresund

Sista färjan Malmö—Tuborg gick 13 september. *Svea Scarlett* och *Stella Scarlett* blev bara ett år gamla på leden Malmö—Tuborg. Passagerarna och framför allt bilarna svek, och trafiken har gått med en miljon kronor i förlust per månad.

SJ vill dra in tåg färjeleden Malmö—Köpenhamn från den 1 december 1981 och lägga upp *Malmöhus*.

## Östersjön

**Gedser—Warnemünde.** Tåg färjan *Warnemünde* är sedan slutet av september på varv och ersättes av *Kong Frederik IX*. Då DR-färjan är tillbaka kommer båda att segla på leden, som tidigare endast trafikerats med tre dubbelturer om dygnet, plus en extra kvällstur torsdagar, fredagar och söndagar. Alla fordon måste backas ombord över färjeklaffen.

Vikinglinjens *Apollo III*, ex *Svea Jarl*, som går i trafik mellan Stockholm och Mariehamn, skall i slutet av november få sin ångmaskin utbytt mot en diesel. Den nuvarande maskinen är enkeexpansions- ångmotortyp och drar därför väldigt mycket brännolja. Bränslekostnaden beräknas minska till en tredjedel med dieselmotor.

*Baronessan*, Birkalinjens ålandsbåt, är såld till köpare i Hong Kong. Namnbyte till *Min Fung* med Panama som hemort. Vidare såld till Kina och omdöpt *Ji Mei*.

Sten Perssons Måleri AB i Hudiksvall har av Simon Møkster i Stavanger köpt passagerarfartyget *Vikingfjord*, byggt 1923 av Friedr. Krupp Germania-werft AG, Kiel. Det nya namnet är *Lady Hutton*. Detta gamla fartyg har haft många namn sedan hon byggdes som *Vanadis* åt en Mr Billings i New York för att användas som privatyacht.

På leden Västervik—Byxelkrok har ett nyinköpt fartyg satts in. Det är *G. A. Skytte* av Timmernabben, byggd i Bergen 1954. Hon byggdes ursprungligen för Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane i Bergen under namnet *Gudvangen*. 1980 övertogs hon av Simon Møkster i Stavanger och fick namnet *Strilvang*. 1981 köpte Rederi AB Tillingenabben i Timmernabben henne och döpte henne till *G. A. Skytte*. Hon tar 300 passagerare och 30 personbilar och hennes maskineri, en 8-cylindrig Deutz om 660 hästkrafter ger henne en hastighet av 11 1/2 knop.

Omkring 1/7 bytte Gotlandsbolaget ut *Thjelvar* på Västervikslinjen mot *Drotten*. T o m 16/8 skall båten även hinna med en daglig tur till Nynäshamn. *Drotten* har kunnat hålla tidtabellen bättre än *Thjelvar*, som i år bara var i tid till Västervik en gång, den 28/6. — *Polhem* har sålts till Grekland.

Hyrestiden för tåg färjan *Svealand*, som i åtta år hyrts av Svelast till SJ, gick ut den 31 augusti. Färjan ligger i Malmö hamn, där hamnförvaltningen gärna skulle se att den kom i trafik på Köpenhamn.

**Ny färjeled mellan Öland och Gotland invigd.** Rederi AB Ölandssund har köpt den gamla danska färjan *Kattegat* ex *Læsø*. Hon byggdes 1965 av Martin Jansen i Leer som *Ærøboen* för A/S D/S *Ærø* i *Ærø*købing. 1967 såldes hon till A/S *Læsø* i *Vesterø* och omdöptes till *Læsø*. I och med emottagandet av en ny *Læsø* i år fick hon byta namn till *Kattegat*. Efter en kort tid såldes hon till Sverige och namnet blev nu *Öland*. Hon tar 400 passagerare och 35 personbilar och är utrustad med 16-cylindrig MaK på 950 hästkrafter som ger henne en fart på 12 knop.

Färjan är nu insatt på leden mellan Grankullavik på norra Öland och Klintehamn på Gotland, en resa

som tar drygt tre timmar. Priset för färjan uppgavs till 2,8 miljoner kronor.

### Inrikes fart

*Hebe*, timmerbogserare på Storsjön i Jämtland, har köpts av en arkitektfirma i Stockholm. Båten, som är byggd på Södra Varvet 1887, kommer att flyttas till Stockholm för användning som flytande ritkontor. "Går det dåligt med ritjobben får vi väl försöka oss på bogsering" säger de nya ägarna.

### Varven

**Kanariwestamaran.** Westamarin A/S i Mandal, Norge har levererat *Alisur Amarillo* till beställarna Alisur S. A., i Marbella och som satt fartyget i trafik mellan Arrecife på Lanzarote och Puerto del Rosario på Fuerteventura. Båten tar 218 passagerare och drivs av två 12-cylindriga dieselmotorer om vardera 1 800 hästkrafter och som ger en fart av 30,5 knop.

**SJ:s storfärja sjösatt.** Den 19 maj sjösattes och döptes vid Öresundsvarvet i Landskrona SJ:s nya färja *Trelleborg*. Dopet förrättades av Jenny Furbäck, dotter till SJ-chefen Bengt Furbäck. Vi återkommer med utförligare reportage vid leveransen.



Vid Stadsgården i april 1981: Från vänster *Djurgården 8*, som senare fått sällskap av ännu ett nybygge (*Djurgården 9*, Boghammar Marin AB 1076/1981), *Öresund*, inköpt från Öresundsbolaget för ombyggnad till kryssningsfartyg, här ännu med SRÖ skorstensmärke, samt aktern på *Baltic Star*, snart finlandstrafikens enda ångbåt. Foto Frank Stenvall.

## Sjöfartsböcker

Vi har ett stort sortiment svenska och utländska böcker om båtar och sjöfart (och om järnvägar, spårvägar och lastbilar). Här är ett urval aktuella böcker, ring eller skriv om det är något annat du söker! Priserna är inkl moms med reservation för ändringar. Porto tillkommer med 5:— per beställning (en eller flera böcker), för postförskott ytterligare 5:—.

Beställning enklast genom förskottsbetalning till vårt postgiro 63 21 47-5. Kunder utanför Sverige behöver inte betala moms. **Norge:** multiplicera priset med 0,81 och betala i Skr till postgiro Stockholm 63 21 47-5. **Danmark:** multiplicera med 1,05 och betala i Dkr till København 3 28 99 31. **Finland:** multiplicera med 0,65 och betala i Fmk till Helsingfors 1123 35-5.

### Vår egen utgivning

**Timmernabben.** Skutor och skeppsbyggeri under 100 år, av Bernt Åhlund. Skutorna från det lilla kustsamhället vid Kalmarsund. 136 sidor, inb, rikt ill, kr 63:—.

**Göta kanal.** Människor, båtar och miljöer, av Gert Åkesson. Om arbetet och livet kring kanalen och på kanalbåtarna. 208 sidor, rikt ill, inb, kr 92:—.

**Vattenvägen Göteborg—Stockholm** om bord på en kanalbåt. Den här vägbeskrivningen för kanaltrafikanter berättar dels om sevärdheter längs vägen, dels om Göta kanal och kanalrederiets båtar. Ett bra komplement till Gert Åkessons stora bok. 48 sidor, hft, rikt ill, kr 25:—.

**Ångbåtarna på Storsjön,** av Gustaf Modigh. Ett 40-tal ångbåtar har trafikerat Storsjön i Jämtland. 104 sid, inb, kr 47:—.

**Ångbåtarna på Smålands sjöar,** av Lars-Erik Gustafsson. Omkring 75 ångbåtar har seglat på 30 småländska sjöar. 120 sidor, rikt ill, inb, kr 47:—.

**Färjor och Passagerarfartyg i trafik till Sverige och Finland 1975-07-01.** Foto, tekniska och historiska uppgifter. 152 sidor i fickformat, plastband, kr 30:—.

### Nordiska böcker

**Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år.** Av Wilhelm Hansson med skeppskatalog av Dag Almén. Nyutkommen upplaga av denna trevliga ångbåtsbok. 192 sidor, rikt ill, inb, kr 140:—.

**Skutor och skeppare från Lister** av Yngve Rollof är huvudtemat för *Blekingeboken 1981*. 192 sidor, rikt ill, hft, kr 50:—.

**Dansk Illustreret Skibsliste 1981.** Vi har två exemplar kvar av denna slutsålda bok som på 432 sidor visar foto och data på alla danska fartyg över 200 t dw eller 200 hk. Kr 130:—.

**Finlands Handelsflotta 1979.** 181 sidor. Två ex kvar till rea-pris 35:—.

**Utänför spärren** av Terje Fredh. Terje Fredhs senaste bok om svensk sjöfart under andra världskriget handlar om atlantkonvojerna. 160 sidor, inb, kr 65:—. De sju tidigare häftena finns kvar och kostar 23:—/st.

### Utomnordiska böcker

**Dampfer auf dem Rhein in alten Ansichten** av Alfred Oehmig. Gamla vykort med båtar på Rhen från Konstanz till Rotterdam. Färjor, bogserare och utflyktsbåtar. 128 sidor, kr 98:—.

**A Century of Cross-channel Passenger Ferries** av Ambrose Greenway. Innehållsrik ny bok om passagerarfartygen på Engelska kanalen. Rikt ill, inb, 107:—.

**The Night Boat** av George W Hilton. En stor bok om de stora passagerarbåtar som ända in på 1960-talet förband storstäderna vid Nordamerikas kuster och floder. 271 sidor, inb, kr 88:— + porto 17:—.

**Frank Stenvalls Förlag, Malmgatan 3, 211 32 Malmö, tel 040/12 77 03**