

## MÅNADSFARTYG Februari 2025 – Passagerarfartyget *Sankt Ibb*

Under en kort period i slutet av 1960-talet trafikerade en färja linjen Kalmar–Borgholm. Fartygets namn var föga överraskande *Öland*. Hon var en lite udda fågel under hela sin tillvaro.

Innan dess hade hon ägts av finska Ångfartygs AB Bore som *Bore I* och varit i trafik mellan Stockholm och Åland, men hennes förste redare var det danska rederiet D/S Øresund A/S i Köpenhamn. Rederiet bedrev färjetrafik mellan Köpenhamn och Malmö i samarbete med Svenska Rederi AB Öresund men det danska företaget utvecklade också en betydande turisttrafik och trafiken på den svenska ön Ven var mycket populär.

I mitten av 1930-talet hade turisttrafiken vuxit lavinartat och det danska rederiet beställde 1934 ett nytt passagerarfartyg vid Frederikshavn Værft & Flydedok i Frederikshavn som när det sjösattes den 9 mars 1935 fick namnet *Sankt Ibb*. Leveransen ägde rum redan den 14 maj samma år. Registreringen ägde dock rum 9 maj med nationalitets- och registreringscertifikatet daterat 11 maj. Under den officiella provturen utanför Ven, vid överlämningen, uppnådde fartyget en fart av 15,3 knop.



faergelejet.dk

*Sankt Ibb* var det första fartyget i den reguljära trafiken på Öresund som drevs av dieselmotorer. *Gefion* och *Gylfe* från 1933 hade visserligen Tuxham tändkulemotorer, men de gick endast mellan Köpenhamn och Bellevue. Ritningarna till *Sankt Ibb* var gjorda av den sedermera så kände Ship-designern Knud E. Hansen och detta var hans första egna projekt.

### Om fartyget

Det var ett ståtligt fartyg som kom i trafik 1935. Hon hade tillstånd för 800 passagerare och hade därför försetts med stora salonger. På huvuddäck föröver fanns en smakfullt inredd matsal med plats för omkring 100 gäster, och akterut på samma däck låg en stor tredjeklassalong. På det övre däck fanns två rymliga verandasalonger med stora fönster samt några befälshytter. Till passagerarnas förfogande stod också stora, både öppna och täckta promenaddäck, med en mängd sittplatser och småbord. Till de olika däck ledde breda trappor och framför salongerna fanns stora utrymmen för bagage och dylikt. På matsalens förliga vägg fanns en i modern stil utförd dekoration i olikfärgat naturträ föreställande S:t Ibbs kyrka på Ven.

Premiärturen från Helsingborg gick en söndag i maj 1935 till Bellevue. Priset tur och retur var 2:50 kronor. Samma år utsågs som svensk kommissionär Johan H Petersson, Helsingborg. Bellevue norr om Köpenhamn var ett omtyckt utflyktsmål för söndagsresorna på den här tiden med bland annat gångavstånd till nöjesfältet Bakken. Det annonserades flitigt om utfärder med *Sankt Ibb* till "Nordens Riviera" till ett pris av 2:50 kronor. Till Nykøbing på Sjælland gjordes också resor där man passerade förbi Hornbæk, Gilleleje, Raageleje och Liseleje. Detta var heldagsturer och kostade fem kronor tur och retur. Ute i Europa såg det under 1930-talet mörkare ut för varje dag, medan resorna på Öresund blomstrade som aldrig förr. Det danska rederiet hade i och med leveransen av *Sankt Ibb* tio fartyg i drift.

*Sankt Ibb* är mera känt som ön Ven. Där byggdes på 1200-talet en kyrka med detta namn. *Ibb* är en dansk form av namnet Jacob och skulle kyrkan ha byggts i dag hade den sannolikt fått heta Sankt Jacobs kyrka.

Det var inte av en slump fartyget döptes till *Sankt Ibb*. Ön Ven var ett mycket populärt resmål för köpenhamnarna och rederiet hade flera fartyg som trafikerade ön. Men när *Sankt Ibb* levererades sattes hon under sommaren in på linjen Köpenhamn–Helsingborg–Mölle med två turer i veckan. Hon alternerade med ångaren *Hven* på denna linje. Badorten vid Kullaberg var också mycket populär bland danskarna. *Sankt Ibb* gick också i trafik på Ven och även Bellevue–Landskrona–Helsingør.

## Sejlplan en sommar i perioden 1936 - 1939

Blå tider: Tider annonserat för "SANKT IBB"		
Mandag	08:30 10:45 18:45	Afgang København (Havnegade) Afg Helsingborg Afg Mölle
Tirsdag	16:00 19:00 22:30	Afg Klampenborg (Bellevue) Ank Helsingborg Afg Helsingborg Afg Klampenborg (Bellevue) Ank Helsingborg
Onsdag	08:30 09:30 11:30 13:00 18:45 20:15 20:45	Afg København (Havnegade) Afg Klampenborg (Bellevue) Ank Helsingør Afg Helsingør Ank Mölle Afg Mölle Ank Helsingør Afg Helsingør Ank Klampenborg (Bellevue)
Torsdag	16:00 19:00 22:30	Afg Klampenborg (Bellevue) Afg Malmö Ank Klampenborg (Bellevue) Afg Klampenborg (Bellevue) Ank Malmö
Fredag	08:30 09:30 11:30 13:00 18:45 20:15 20:45	Afg København (Havnegade) Afg Klampenborg (Bellevue) Ank Helsingør Afg Helsingør Ank Mölle Afg Mölle Ank Helsingør Afg Helsingør Ank Klampenborg (Bellevue)
Lördag	08:30 15:00 16:00 17:45 20:30	Afg København (Havnegade) Afg Klampenborg (Bellevue) Ank Mölle Afgang København (Havnegade) Afgang Klampenborg (Bellevue) Ank Helsingborg Afg Helsingborg Ank Landskrona Ank Klampenborg (Bellevue) Ank København (Havnegade)
Søndag	08:00 10:10 11:45 18:45 20:15	Afgang København (Havnegade) Afg Helsingborg Ank Mölle Afg Mölle Ank Helsingborg

Hon gick dessutom i trafik utanför gällande tidtabell för bolaget. Dessa så kallade månskensturer var mycket populära.

### Orosmoln

Det var inte bara det spända läget i Europa som oroade resenärerna. Under 1938 grasserade mul- och klövsjukan i Danmark. En omfattande kampanj för att hindra smittan att komma över sundet sattes igång. Passagerare som kom från Danmark fick tvätta sig i tullen och dammsögs av särskilt tillsatt personal. Åtgärden fick efter initiativtagaren i medicinalstyrelsen namnet "Höjerska Tvättstugan". Den 7 december 1938 kunde man läsa att tvättstugan slagit igen. Faran över. Men trafiken mellan länderna minskade under denna period.

Den 7 september 1939 infördes passtvång mellan Danmark och Sverige, vilket fick betydande negativ effekt på resandet. Efter sommaren 1940 lades all trafik ner av de danska och de svenska syskonrederierna. Men SJ:s tågfärja *Malmö* gick Köpenhamn–Malmö under hela kriget.

### Under kriget

*Sankt Ibb* gick ännu kvar på sina linjer tills hon i januari 1940 måste läggas upp i Köpenhamn på grund av isläget och när tyskarna ockuperade Danmark den 9 april 1940 fortsatte uppläggningsen. Hon flyttades omkring till olika upplagsplatser. Hon låg vid Havnegade, Overgaden oven Vandet, Kalvebod Brygge och i Gasværkshavnen. Hon var ett par gånger också på varv hos B&W Refshaleøen.

D/S Øresund A/S och Svenska Rederi AB Öresund, som dittills varit privatägda, inköptes i november 1943 av DSB respektive SJ och blev på detta sätt förstatligade.

### Efterkrigstiden

Efter kriget kom Öresundsbatarna så sakteliga igång igen. Tågfärjan *Malmöhus*, som levererats av Kockums i september 1945, var först ut. Hon ägdes dock inte av Öresundsbolaget utan direkt av SJ. Sedan kom de andra fartygen successivt. I maj 1947 var *Sankt Ibb* klar att som näst sista fartyg sättas i trafik och det blev på linjen Köpenhamn–Malmö. Sommaren 1949 var det äntligen dags för fartyget att med pompa och ståt återuppta trafiken på Mölle två dagar i veckan, onsdag och söndag. Genom omdisponering av fartygsflottan kunde *Sankt Ibb* från 1951 gå fler dagar på linjen. Intresset från dansk sida för denna möjlighet visade sig vara lika starkt som före kriget. Det blev i regel ett 50-tal turer per sommar.



Vid avgång från Havnegade i Köpenhamn den 5 september 1955 kl. 17.15 mot Helsingborg kolliderade Helsingborgsfartyget *Bellevue* (b. 1877 ex. Oslo, Oscar Dickson) med *Sankt Ibb* som samtidigt ankom till Köpenhamn och skulle göra en gir för att lägga till vid kajen. Båda fartygen avgav signaler för att kunna passera varandra, men trots detta blev det en sammanstötning. Bägge fartygen hade dock mycket låg fart efter att det slagits back i maskin. *Bellevue* träffades av *Sankt Ibb*s förstäv på styrbordssidan av stäven och fick större intryckningar på styrbords förliga brädgångsplåt och på bordläggningsplåten under backdäcket samt andra mindre skador. *Sankt Ibb* fick en mindre intryckning på styrbordssidan av stävplåten. Båda fartygen kunde fortsätta sina resor.

Från 1958 gick *Sankt Ibb* efter sina resor till Mölle i regelbunden trafik mellan Köpenhamn och Malmö. År 1961 var sista säsongen för trafiken till Mölle. *Sankt Ibb* såldes till Finland 1962 och avregistrerades 18 juni.

### Såld till Finland

Turisttrafiken mellan Stockholm och Åland ökade kraftigt under 1950-talet, inte minst genom att man kunde köpa tullfria varor ombord på fartygen. Allehanda fartyg sökte sin lycka på traden och även Waxholmsbolaget, som annars bara trafikerade öarna i Stockholms skärgård, satte in sin expressångare *Norrtälje*. Men efter sommarsäsongen 1961 var det slut för hennes del.

Borebolaget hade också en ångare på linjen vid namn *Bore I*. Hon var byggd redan år 1898. Hon gjorde sin sista sommartur till Åland den 1 september 1961 kl. 08.30 med 92 passagerare från Skeppsbron i Stockholm. Återresan från Mariehamn hade 103 passagerare ombord. *Bore I* hade startat sina Ålandskryssningar sommaren 1953. Den 23 september 1961 ankom *Bore I* till Åbo från Visby och Köpenhamn. Det blev hennes sista resa för egen maskin. Den 3 oktober kl. 11.45 lämnade *Bore I* Åbo under bogsering av den tyska bogseraren *Stein*, för att huggas upp i Lübeck. Hennes skorstensmärken var då övermålade, livbåtar och skeppsklockan bortplockade. Dagen innan hade Borebolaget lämnat över hennes mätbrev.

Som ersättning för den gamla ångaren letade Borebolaget efter en lämplig ersättare och i Danmark hittade man *Sankt Ibb*. Den 18 juni 1962 inhandlades detta fartyg för 1 025 000 danska kronor av Ångfartygs AB Bore i Åbo. Dagen därpå övertogs *Sankt Ibb* efter att ha gjort sin sista resa mellan Köpenhamn och Malmö där hon blivit ersatt av nybygget *Ørnen*. *Sankt Ibb* avgick direkt till Åbo. De nya ägarna döpte om fartyget till *Bore I*, det vill säga samma namn som företrädaren haft.



*Bore I* vid Mariehamn någon gång på 1960-talet. Foto: Jan-Christer Lund.

Den 28 juni kom *Bore I* till Stockholm där hon visades upp för allmänheten. Första avgången från Stockholm gick dagen därpå kl. 08.30 med en dagstur Stockholm–Mariehamn–Stockholm. Hon gjorde sedan sex tur- och returesor i veckan. Överfartstiden var 6,5 timmar. Detta blev hennes uppgift under somrarna (juni–augusti) de kommande sex åren. Under vintrarna låg hon upplagd i Aura å i Åbo.

Till skillnad mot föregångaren hade denna *Bore I* gott om cafeterior och kiosker i stället för föregångarens förstaklasshytter, som till största delen inte kom till användning på dagsresorna. För passagerarnas trevnad begränsades passagerarantalet i nyförvärvet till 425. Fartyget hade ju heller inte några hytter att tillgå. Nedan annons från 1963.

### Endagsturer med m/s BORE I

Under tiden 23/6—25/8 kan vi erbjuda endagsturer med m/s *Bore I* till Åland alla dagar utom onsdagar. Dessutom går turerna den 8, 9, 15, 16 och 20/6.

Dessa endagsturer företar man med fördel måndagar, tisdagar, torsdagar och fredagar. Dessa dagar är det inte så många resande och fartyget har därför möjlighet att då lämna ännu bättre service och göra resan trevligare.

Avresan sker från Skeppsbron, kajplats 10, i Stockholm kl. 08.30. Resan går genom Stockholms underbart vackra skärgård. Bekvämt installerad på soldäcket kan Ni sitta och njuta av utsikten. Matsalen frestar med sin goda mat och efteråt smakar säkert en kopp kaffe bra i något av fartygets tre caféer. C:a kl. 16.00 kommer Ni fram till sommarstaden Mariehamn och hinner lagom med en kort promenad i staden innan fartyget på nytt lägger ut kl. 16.30.

På återfärden i skymningen visar sig skärgården i ny skepnad och har Ni tur får Ni njuta av solnedgången. Kl. 22.00 lägger m/s *Bore I* åter till vid Skeppsbron och det är dags att gå iland efter en heldag på sjön.

**Pris kr. 46: —** exkl. måltider.

Den 22 maj 1965 startade årets säsong Stockholm–Mariehamn efter att fartyget under vintern fått aktersalongen ombyggd. Detta år hade Stena Line satt in fartyget *Poseidon* under artistnamnet *Jätten Finn* mellan Stockholm och Mariehamn. Hon kallades skämtsamt för *Jätten Full*. För att möta konkurrenten satte "De Samseglande Rederierna" (Stockholms Rederi AB Svea, Finska Ångfartygs AB, Ångfartygs AB *Bore*) även in *Silja* (b. 1915 ex. *Heimdall*) i samseglationen med *Bore I* på Ålandskryssen. *Bore I* avgick en halvtimme efter *Silja* från Stockholm och på kvällen återvände *Bore I* till Stockholm en timme efter *Silja*.

Under 1966 gick *Bore I* som vanligt mellan Stockholm och Mariehamn under perioden 14 maj till 11 september och även Expressenlinjens *Marina* (b. 1936 ex *Kronprinsessan Ingrid, Christoffer Polhem*) var under samma period insatt i Ålandstrafiken eftersom de samseglande rederierna fortsatte bemöta Stena Lines trafik på Åland. *Bore I* transporterade denna sommar 48 845 passagerare.

## I Ölandstrafik

Rederi AB Nordö hade under 1960-talet upparbetat linjer mellan fastlandet och Gotland med bilfärjor. Man var på väg att konkurrera ut ärevördiga Gotlandsbolaget i trafiken på ön. Det kom under 1967 till en uppgörelse att Rederi AB Gotland i Visby övertog Nordös trafik till Gotland. Detta innebar bland annat att Nordöbolaget blev stätt vid kassa och kunde utveckla sin trafik på Öland mellan Oskarshamn och Byxelkrok. Där hade man redan *Nordöland* i trafik. Detta var i grunden ett mycket gammalt fartyg byggt 1883 med namnet *Lysekil* och satt i trafik på Bohuskusten. Hon hade inköpts 1963 och byggts om så att hon kunde transportera bilar. 14 stycken fick plats på ombord, varav tre på fördäck.

Rederi AB Nordö köpte därför 1967 in ett andra fartyg på linjen. Valet föll på *Senator Petersen*, byggd 1911, som i sin ungdom trafikerat Helgoland. Hon införlivades med Nordö under namnet *Öland* och sattes efter ombyggnad med bildäck in på Byxelkroklinjen. Satsningen gick mycket bra och redan inför säsongen 1968 var man redo att sätta in ett tredje fartyg.

*Bore I* hade blivit till salu eftersom statsmakterna reglerat taxfreeförsäljningen så att man måste vara borta minst 24 timmar för att få införa tullfria varor. *Bore I* hade ju inga hytter och det skulle bli både dyrt och omständligt med en ombyggnad.

Rederi AB Nordös inspektörer for till Åbo där man besiktigade fartyget den 27 mars 1968. Sedan gick det fort. Redan den 5 april 1968 klockan 16.00 (finsk tid) överlämnades fartyget till Rederi AB Nordö och hon togs emot av inspektör John Bengtson, kapten Bertil Johnsson och kapten Sven-Olof Nilsson. Priset var fördelaktigt. Den svenska bolaget betalade 412 500 SEK för nyförvärvet. Samtidigt döptes hon om till *Nordö*.

Fartyget togs till Oskarshamn där hon byggdes om för att kunna ta bilar. Det var företaget NIWE från Lindsdal som skötte ombyggnaden. Man rörde ur den aktra passagerarsalongen och gjorde om den till bildäck. Fartyget kunde få plats med 30 personbilar "av rätt storlek". Man körde ombord, men fick backa av färjan vilket var lite krångligt.

Trots att ombyggnaden tagit en salong i anspråk var utrymmet för passagerarna fortfarande mycket generöst. Det fanns en stor matsal med tillhörande stort kök. Man introducerade smörgåsbord ombord, vilket inte var så vanligt vid den tiden. Man fick rättighet att servera starköl men trots denna nymodighet slog det hela inte så väl ut. Men fartygets beläggning av bilar var mycket god trots att Rederi AB Nordö nu hade tre fartyg i trafik mellan Oskarshamn och Byxelkrok.

Själva ägandet av fartyget lades ut på ett partrederi med nära anknytning till Rederi AB Nordö. Detta bolag stod för 69% av ägandet, befälhavaren ombord, Bertil Johnsson 7%,



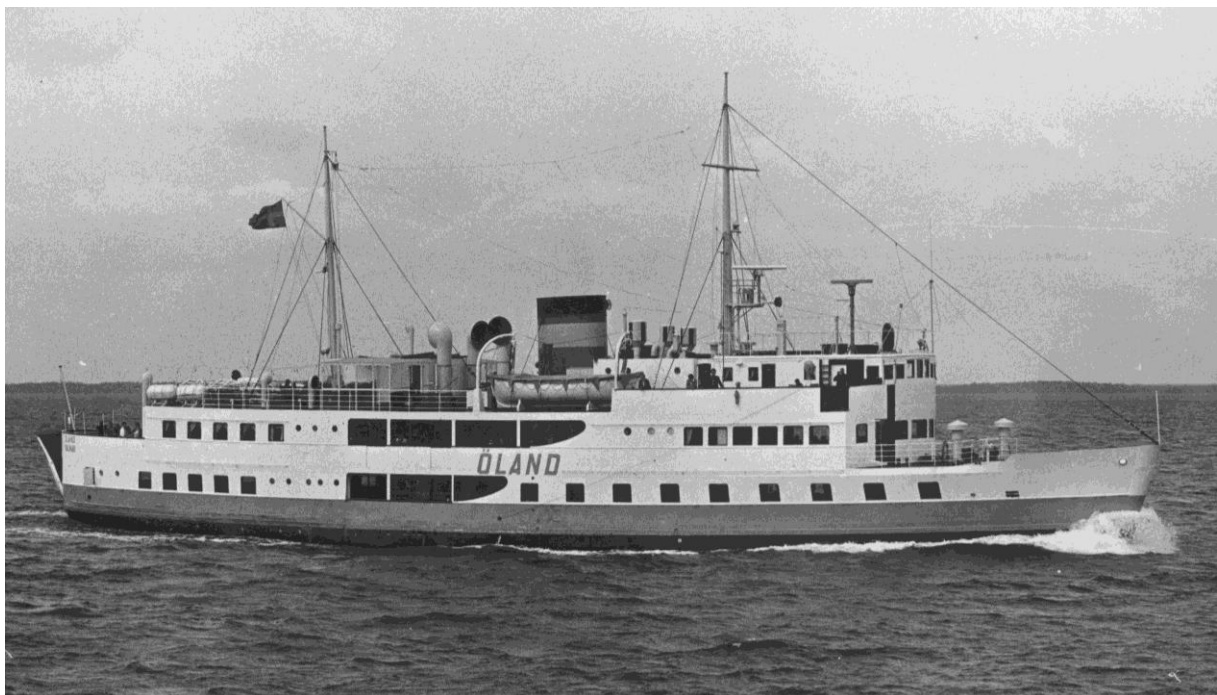
trafikchefen Bengt Hammarstedt 7%, inspektör John Bengtson 7%, kapten Sven-Olof (Svante) Nilsson 7% samt lotsen Sigvard Sjöberg 3%. Förutom bilarna kunde fartyget nu ta med sig 600 passagerare.

Ett litet missöde drabbade fartyget den 20 juni 1968 då hon grundstötte utanför hamnen i Byxelkrok på en resa dit från Oskarshamn. Ombord befann sig 15 passagerare och fem bilar. Färjan lyckades dock ta sig loss för egen maskin och gå in till Byxelkrok.

Efter sommarsäsongen 1968 lades fartyget upp i Oskarshamn och man inrättade en pub och diskotek ombord men tiden var ännu inte mogen för en sådan nymodighet och försöket avslutades den 30 april 1969.

Rederiet letade efter andra lösningar. *Nordö* hade ju plats för 600 passagerare men bara 30 bilplatser. Linjen Kalmar–Borgholm hade inte trafikerats sedan 1956 och man beslutade att sätta in *Nordö* där. I samband med detta döptes hon om till *Öland*, ett namn som postångarna haft sedan urminnes tider. *Öland ex Senator Petersen* som gick kvar på Byxelkrokslinjen fick samtidigt namnet *Nordö*. Fartygen bytte namn med varandra. Den nya linjen marknadsfördes som:

*”En minikryss längs Kalmarsund. Förutom det märkliga bygget av Ölandsbron som visas på nära håll bjuder vi er Ölandskustens alla sevärdheter med Slottsruinen och slottet Solliden främst. Ombord står smörgåsbordet dukat både till lunch och middag. Cafeteria och pub öppet hela dagen.”*



*Öland*. Foto: Jan-Christer Lund.

Den nya trafiken inleddes den 14 maj 1969 med tre dubbelturer om dagen. Nymodigheten fick stor uppmärksamhet i tidningarna Barometern och Ölandsbladet vilket gav god näring åt den nya linjen. Förbindelsen blev mycket uppskattad med god beläggning. Under högsäsongen utökades turerna till fyra dubbelturer. Under 1970 återgick rederiet till tre dubbelturer per dag vilket gav utrymme att använda fartyget på kvällarna till lustturer i Kalmarsund, vilket också blev mycket uppskattat.

Rederi AB Nordö insåg att trafiken på Öland skulle minska drastiskt efter det att bron till Öland invigdes hösten 1972 och såg sig om efter nya jaktmarker för verksamheten. Under slutet av 1969 flyttades huvudkontoret från Oskarshamn till Malmö.

Detta medförde att Rederi AB Nordö sålde sin Ölandstrafik till Rederi AB Ölandssund med Börje Hagman i spetsen. För *Ölands* del innebar det att hälften av fartyget den 27 november 1969 såldes till Rederi AB Ölandssund samtidigt som Börje Hagman utsågs till ny huvudredare. Hemorten ändrades samtidigt till Kalmar. Befälhavaren ombord, Bertil Johnsson, blev kvar på sin post. Det kan nämnas att *Nordö ex Öland ex Senator Petersen* i samband med denna försäljning fick namnet *Jarl*, ett inarbetat namn på Byxelkrokstraden.

Även sommaren 1970 gick *Öland* på sin linje mellan Kalmar och Borgholm. Emellertid hade Ölandssundsbolaget börjat fundera på vilken trafik man skulle ha efter Ölandsbrons invigning. Rederiet hade kommit fram till att en katamaran skulle vara lämplig för att gå mellan Kalmar och Färjestaden för transport av pendlande ölänningar. För ändamålet hade ett sådant fartyg beställts på Karlskronavarvet och hon levererades i maj 1971 med namnet *Ölandssund*. Detta fartyg sattes då in på linjen mellan Kalmar och Borgholm.

Så efter säsongen 1970 såldes *Öland*.

### Till Italien

Den 2 oktober 1970 undertecknades ett köpebrev då *Öland* såldes för 105 000 US dollars, motsvarande 543 800 svenska kronor, till Societa Partenopea di Navigazione SpA (SPAN) i Neapel. Fartyget övertogs i Kalmar den 8 oktober och döptes om till *Equa*. Redan den 15 oktober passerade hon genom Kielkanalen på väg till sin nya hemort.

Sommaren 1971 gick fartyget in på sin nya linje mellan Neapel och öarna Procida och Ischia. Den 5 november 1975 övertogs trafiken av det regionala bolaget Compania Regionale Marittima SpA (CA.RE.MAR) och fortsatte på sin gamla trad.

År 1980 skedde två försäljningar av fartyget. Först såldes hon till Raffaele Savarese i Neapel som var en stor researrangör på orten och därefter till FILA SpA (Agostino Lauro) också det i Neapel. Hon fortsatte att gå med samma namn men turerna utökades till att även innefatta Capri. Under 1991 registrerades hon med en ny ägare, Agostino Lauro S.R.L i Neapel, Italien.



*Equa* i Taranto i juli 1996.

År 1996 såldes fartyget igen. Då tog Monia Lines i Taranto över ägandeskapet och satte in fartyget i trafik på Sicilien. Fartyget blev dock i allt sämre skick och i oktober 2000 belades hon med kvarstad i Rina på Sicilien på grund av för många anmärkningar vid en Port State Control. Därefter lades fartyget upp.

### Till upphuggning

I oktober 2003 såldes *Equa* till italienska upphuggare men det gamla fartyget räddades i sista stund av en förening som ville sätta fartyget i stånd och bevara det till eftervärlden. Föreningen kallade sig Amici delle Navi a Vapore G. L. Spinelli. *Equa* bogserades till Fiumicini vid Tiberns mynning nära Rom där restaureringen skulle äga rum.

Men pengarna och orken tröt och av upprustningen blev intet. Föreningen försökte sälja sitt fartyg men ingen köpare anmälde sig. Och i början av 2008 sjönk fartyget vid sin upplagsplats, men man lyckades få upp det genom att pumpa läns. Efter ett tag sjönk hon igen och lade sig till ro med babords slagsida.



*Equa* juli 2008. Foto: Jan Vinther Christensen.

Tanken var att hon skulle få ligga så eftersom en bärgning skulle bli dyrare än vad skrotvärdet skulle bli. Men Fiumicino är en populär turistort och vraket av *Equa* förhöjde inte ortens turistvärde. Så i december 2011 skrotades fartyget vid sin upplagsplats vid Fiumara Grande och detta fartygets omväxlande liv hade nått sitt slut.

#### **Fartygsdata:**

Byggd 1935 av Frederikshavns Værft & Flydedok, Frederikshavn, Danmark.

Varvsnummer: 203.

Dimensioner: 54,14×10,28×2,73 m.

Br/ Nrt/ Dwt: 527/144/86.

Maskineri: Två 7-cyl, Atlas-Polar dieslar levererade av AB Atlas Diesel i Stockholm.

Effekt: 2×580 hk.

Efter maskinbyte 1967: Två 6-cyl, Klöckner-Humboldt-Deutz.

Effekt: 1 130 hk.

Knop: 14,0.

Passagerare ursprungligen: 800.

Passagerare: 425.

Efter ombyggnad passagerare: 600.

Efter ombyggnad: bilar 30.

**Källor/Informanter**

## Danmarkstiden:

*Dansk Færgehistorisk Selskab*

*Med båt från Helsingborg, Christer Jansson*

Hans-Henrik Fentz

Olav Klemets

*Danmarkstrafiken från Landskrona och Hven, Lennart Petersson*

Egna anteckningar

## Finlandstiden:

Olav Klemets

Pär-Henrik Sjöström

Rami Wirrankoski

## Ölandstiden:

*Borgholm 200 år. Nedslag i stadens historia, Rolf Nilsson*

*Ö-Linjen Rederi AB Nordö samt Ölands och Gotlands moderna trafikhistoria,*

Nils Nordenbrink

Birger Hagman

Anders Andersson

*Kalmarsunds vita båtar, Göran Adolfsson*

Egna anteckningar

## Italientiden:

*Ö-Linjen Rederi AB Nordö samt Ölands och Gotlands moderna trafikhistoria,*

Nils Nordenbrink

Olav Klemets

*Fakta om Fartyg, Micke Asklander*

Text: Krister Bång