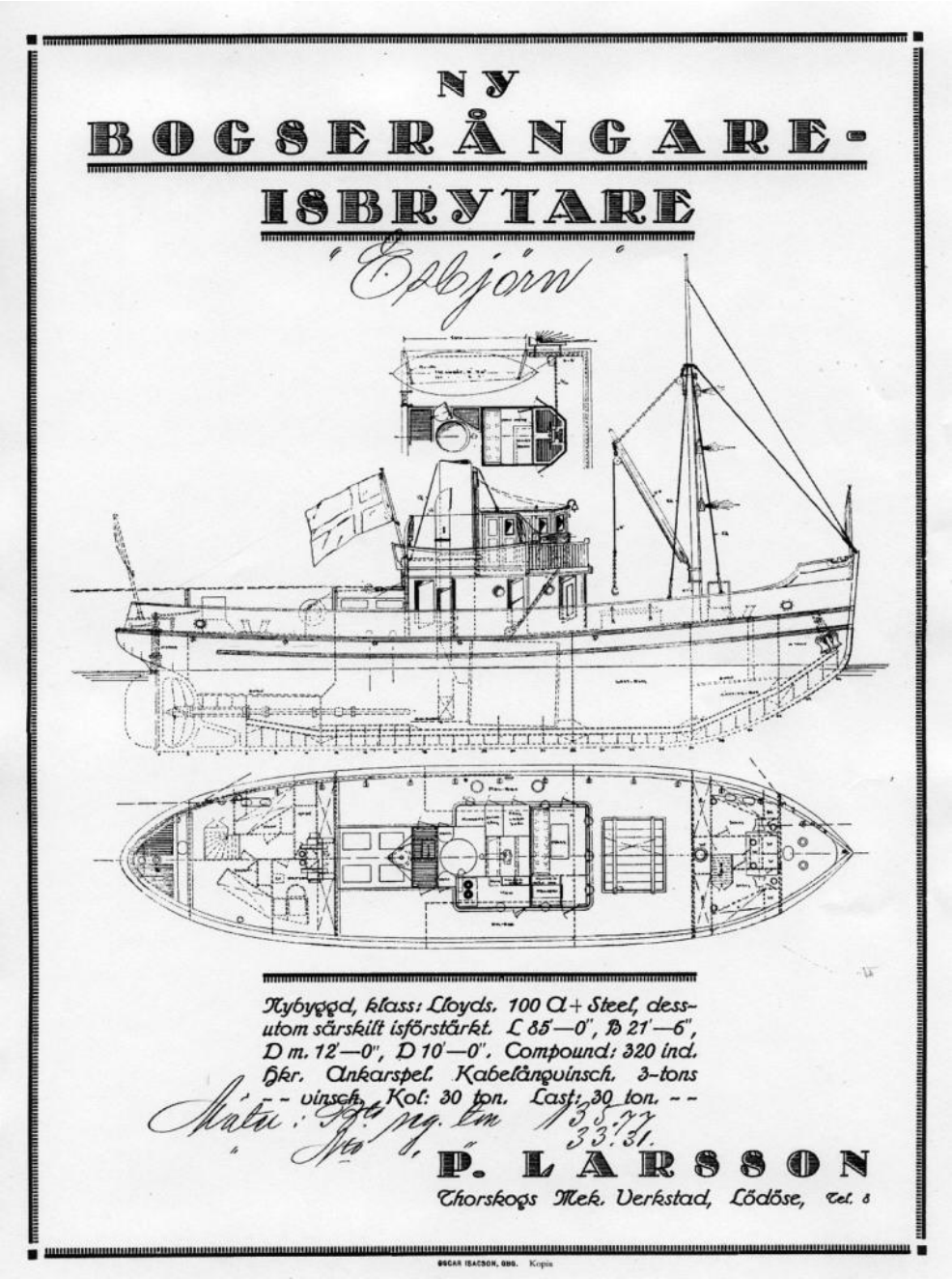
Bogserbåten *Birger* blev en trotjänare med 51 år hos Röda Bolaget

Bertil Söderberg

Thorskogs Mekaniska Verkstad i Thorskog, beläget norr om Lödöse, var känt för att bygga bra bogserbåtar. Tittar man i nybyggnadslistan så är mer än hälften av nybyggena som byggdes mellan 1900 och 1924 bogserbåtar. Jag skall här berätta om varvets nybygge nr. 205 som kom att tjäna Röda bolaget i hela 51 år!



 © Länspumpen 2020

Uppsvinget efter första världskriget medförde att Thorskogs varv byggde fartyg på spekulation. Ett sådant fartyg var nybygge 205, en isbrytande ångbogserbåt, som kölsträcktes 1919. Längden var 25,24 m, bredden 6,62 m och djupet 3, 47 m. Båtens bruttotonnage var 135, 77 ton och nettotonaget 33,31 ton. Framdrivningen skedde med en 320 ihk direktverkande compoundångmaskin om 320 ihk av ytkondenseringstyp. Skrovet var av stål och byggt för gång i ”svår” is, enligt varvets beskrivning. Bogserbåten var till och med starkare byggd på sina ställen än vad fartygsinspektionen föreskrev.

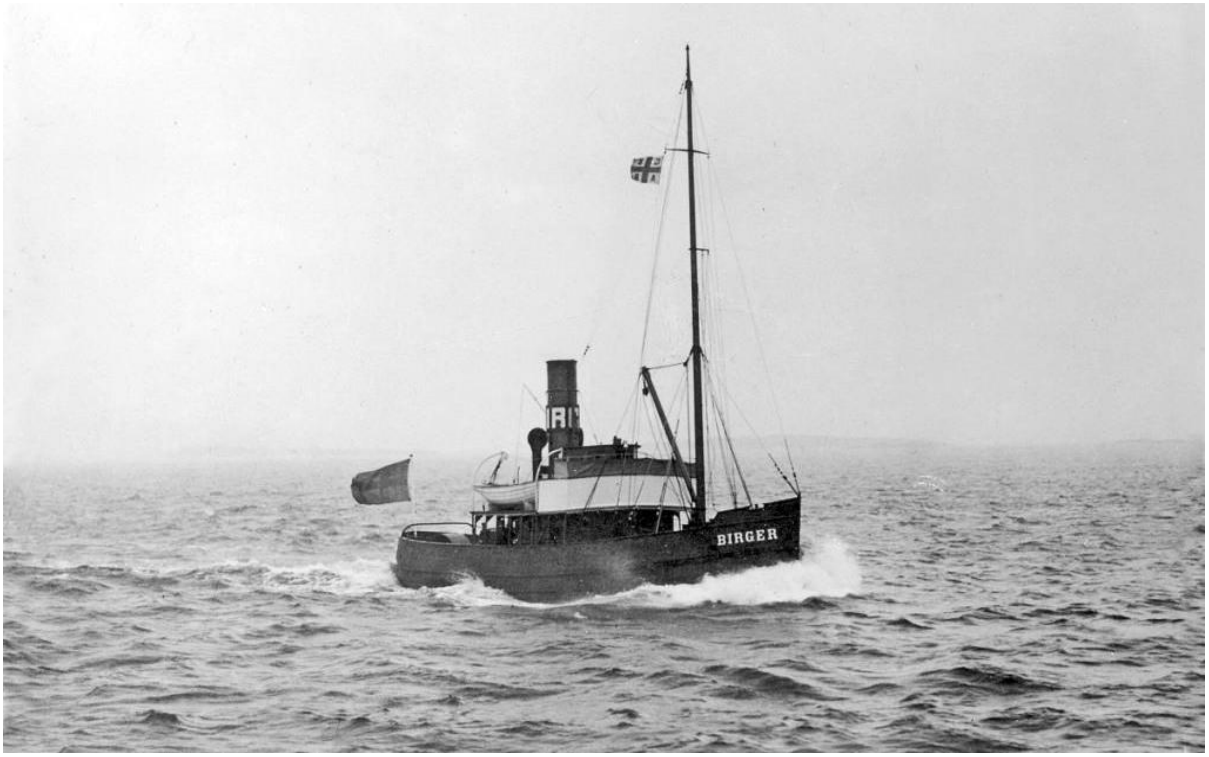
När nybygget var färdigt i slutet av 1919, och ingen spekulant på båten fanns, ansökte man om registrering av fartyget hos Kongl. Majt:ts och Rikets Kommerskollegium. I anmälan uppgavs fartygets namn till ***Esbjörn*** med hemorten Thorskog, och med varvsägaren P. Larsson som ägare. ***Esbjörn*** tilldelades registreringsnummer 6189 i det svenska skeppsregistret.

Man behövde inte vänta länge på en spekulant, för redan den 12 januari 1920 kunde varvet skriva kontrakt med Göteborgs Bogserings AB (Röda Bolaget) i Göteborg. Köpebrevet upprättades den 23 januari vari stod att läsa att ***Esbjörn*** bytte ägare för 340 000 kronor. Den nye ägaren ändrade namnet till ***Birger***, vilket hon kom att bära under resten av sin tillvaro.

 © Länspumpen 2020

Anledningen att Röda Bolaget köpte ***Esbjörn*** var att det danska bärgningsföretaget Svitzers (som idag äger Röda Bolaget) hade en dominerande ställning på den svenska västkusten. Dan Broström ville ändra på detta och lät Röda Bolaget på allvar ta upp konkurrensen med Svitzers genom att 1919 beställa världens kraftigaste bärgningsfartyg på Götaverken.

Eftersom leveransen från Götaverken drog ut på tiden, inköptes 1920 ovan nämnda bogserbåt **Esbjörn**. Förutom isbrytaregenskaper var båten klassad för yttre kustfart. ***Birger*** utrustades även som bärgningsfartyg i väntan på leveransen från Götaverken och stationerades i Malmö.



Birger år 1935

Röda Bolaget behövde nu ett bärgningsombud i Öresund. För detta uppdrag var Gunnar Lange som klippt och skuren. Han var fyrmästare, lotslöjtnant, sjökapten, reservofficer och direktör för Simon Edströms skeppsmäkleri i Malmö. Hur betydelsefull ett bärgningsombud var och hur lämplig Gunnar Lange var förtäljer följande episod:

"Då Gunnar Lange en gång återvände till Malmö med Köpenhamnsbåten, upptäckte han från däcket att bärgningsångaren "Birger" inte låg på sin vanliga plats. Det visade sig att en ångare strandat vid Ven och att "Birger" för full speed var på väg dit. Men det är ungefär lika långt både från Malmö och Köpenhamn till ön, och det danska bolaget hade kanske snabbare båt. På ett par minuter hade Ahrenberg, som händelsevis med sitt hydroplan låg i Malmö, alarmerats och däruppifrån luften kunde Gunnar Lange följa de båda bärgningsångarna

 © Länspumpen 2020

"Birger" och den danska, som med bolmande skorstenar, kappades mot Ven. Medan Lange, sedan flygbåten tagit vatten, klev ut på vingen och därifrån ombord på haveristen samt gav kaptenen det traditionella handslaget på att bärgningen skulle bli svensk."

När ***Fritiof*** levererades ersatte hon ***Birger*** i Malmö, där hamnstyrelsen upplät kajplats utan ersättning! ***Birger*** stationerades då i Göteborg, som kom att vara hemmahamn tills hon skrotades 1971. På 1930-talet moderniserades ***Birger*** men var fortfarande ångdriven.

Under och efter andra världskriget ökade bärgningarna pga. förhållandena under kriget med släckta fyra och andra hinder för sjöfarten. Röda Bolagets bärgningsfartyg hade mycket att göra med bärgningar och inte minst isbrytning under 1940-talets första år med hårda isvintrar, vilket krävde stora insatser av bogserarna för att hålla igång sjöfarten på de igenfrusna hamnarna. Den 5 december 1941 då Svenska Orient Liniens lejdbåt ***Boreland*** anlände till Göteborg, var hamnen i stort sett igenfrusen. För att komma in till Frihamnen assisterades ***Boreland*** av inte mindre än sex av Röda Bolagets bogserbåtar och ***Isbrytaren II***. Packisen tog hårt på skroven vilka visade sig vara av god kvalitet och bestod prövningarna.

 © Länspumpen 2020

Birger år 1941

I början av 1950-talet började lönerna stiga, och genom ombyggnad till motordrift av ångbogserarna kunde man minska besättningarna. ***Birger*** togs in på Göteborgs Varv på Marieholm för ombyggnad till motordriven högsjöbogserare. ***Birger*** kom nu att ändra exteriör med den nya däcksbyggnaden av lättmetall och den kraftiga brädgången. Även inredningen för besättningen förnyades enligt tidens krav. En 570 hk dieselmotor installerades. Denna och de två hjälpmotorerna hade Röda Bolaget bärgat från det i Öresund sjunkna motorfartyget ***Oval***. De tre motorerna var i så gott skick att de lätt kunde iståndsättas och på så vis fick Birger ett både bra och inköpsbilligt maskineri. I juni 1952 var det dags att gå ut på bogserbåtens andra provtur.

Birger kom att vara med om många bärgningar under åren hos Röda Bolaget. Hamnbogseringar och assistans vid sjösättningar var vardagsjobb för ***Birger*** men även längre bogseringar längs vår kust och till våra grannländer företogs. På resa mellan Bohus-Malmön och Göteborg, med pråmen ***Ada 3*** den 10 juli 1970 grundstötte ***Birger*** vid Klädesholmen. Efter att ha passerat Bäckeröfjorden för att gå väster om Klädesholmen, togs en röd prick på fel sida varvid ***Birger*** gick på grund. Skadorna var så stora att ett iståndsättande ansågs orealistiskt och med tanke på Birgers ålder – 51 år- lät man den gamla trotjänaren gå till upphuggning. ***Birger*** såldes till den välkända skeppsupphuggningsfirman Skrot & Avfallsprodukter på Ringön i Göteborg, som tog hand om ***Birger*** och förvandlade henne till skrot 1971.

 © Länspumpen 2020

Birger år 1970 (Foto: Bertil Söderberg)

Minnen

Författaren hade en personlig relation till ***Birger***. Min klasskamrat Kjells far, Erik Olausson, var skeppare på ***Birger***. Eftersom vi gick i Älvsborgsskolan, som låg nära hamnen, så var vi många gånger nere i Röda Bolagets hamn på lunchrasten och givetvis ombord i ***Birger***, då hon låg inne på den östra sidan av hamnbassängen. Vid någon kortare hamnbogsering kunde vi följa med om vi var lediga någon dag.

Birgers kortaste uppdrag var när Londonbåtarna avgick. De låg i Majnabbehamnen endast ett stenkast från bogserbåtshamnen. ***Birger*** hade äran att dra ut ***Britannia*** på hennes sista resa till London. Som vanligt låg Englands-båtarna med stäven in mot land. När det var dags för avgång kopplade ***Birger*** i aktern och drog henne ut i älven i en halvcirkel så förstäven pekade västerut. Efter att ha släppt trossen utväxlades sedvanlig hälsning med ångvisslan som besvarades av ***Birger*** innan de skildes åt och ***Birger*** återgick till sin brygga. ***Britannia*** låg nästan stilla en stund innan hon fick upp styrfarten och med lätt babords slagsida började färden mot England, allt medan passagerarna vinkade till människorna på Majnabbepiren.

För det mesta var det en hel del folk som tittade på Englandsbåtarnas avgångar, vilket skedde på lördagar. Fartygens rörelser medförde att det oftast stilla vattnet i hamnbassängen kom i rörelse och diverse drivgods snurrade runt i de virvlar och strömmar som uppstod tills lugnet var återställt och ***Britannia*** syntes allt mindre i hamninloppet. Människorna på kajen gick åt skilda håll precis som fartygen gjort en stund tidigare. Majnabbehamnen förberedde sig för stundande helg utan arbete på kajen.

 © Länspumpen 2020

Fotnot

Artikeln var införd i boken *Thorskogs Mek. Verkstad och Skeppsvarv 1867 – 1926* utgiven av Varvs – och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen. Redaktör: Olle Gustafsson, layout och bildbearbetning Åke Karlsson samt flera olika kapitelförfattare.

 © Länspumpen 2020