



# VARVAREN

2020 Nr 1

---

## Årsmötet.

21 medlemmar kom till årsmötet, som hölls i vår föreningslokal. Bert Kopp inledde med att hälsa alla välkomna. Därefter hedrades de medlemmar som avlidit under året med en tyst minut och musik.

Till mötesordförande valdes Bertil Söderberg. Han gick igenom verksamhetsberättelsen och den godkändes. Medlemsantalet har minskat något under året. Föreningen hade vid årsskiftet 209 medlemmar. Kassareportern visade ett negativt resultat för år 2019. Detta beror i första hand på att vi sålt betydligt färre böcker än budgeterat. Kassareportern godkändes. Anders Gustavsson redogjorde för revisionsberättelsen som godkändes och styrelsen gavs ansvarsfrihet.

Styrelsen presenterade verksamhetsplan och budget för år 2020. Båda godkändes. Bert Kopp valdes till ordförande i två år och Åke Karlsson, Erik Kolthoff, Urban Pettersson samt Björn Sörngaard till styrelseledamöter i två år. Till revisor i två år valdes Hans Hansson och till revisorsuppleant i ett år valdes Tore Welén.

Styrelsen föreslog oförändrad medlemsavgift, alltså 125 kr, för år 2021. Mötet godkände förslaget. Styrelsen föreslog också ändring av §12. Upplösning. Årsmötet beslutade enhälligt att ändra stadgarna enligt styrelsens förslag. Bert Kopp informerade om läget när det gäller lokalhyran och vilka åtgärder styrelsen vidtagit hittills. Han påminde också om kafékvällarna samt om resan med ångaren Bohuslän. Bertil Söderberg tackade för förtroendet och förklarade årsmötet avslutat.

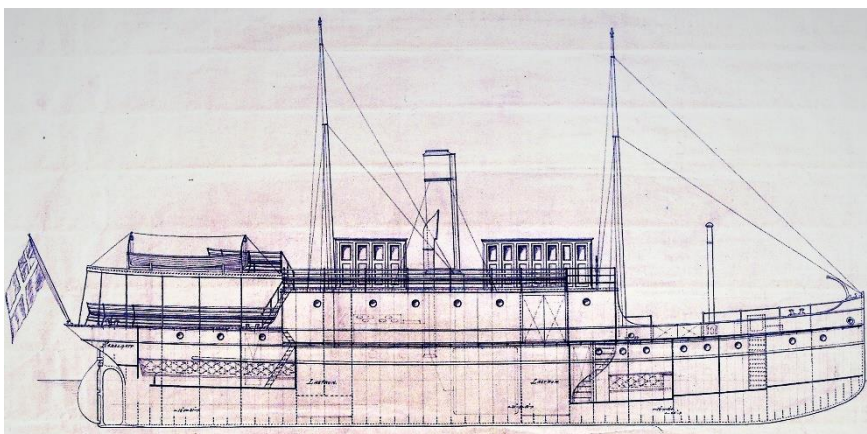
Sedan visade Bertil Söderberg bilder och berättade om lejdtrafiken under andra världskriget och om Flodsprutan I i Göteborg. Bert Kopp överlämnade en bok som tack. Årsmötet avslutades med att föreningen bjöd på kaffe.

*Stig Bratt*

## Ångaren Nordre Elf.

Bland de drygt 200 fartyg som tillverkades på Thorskogs Mekaniska Verkstad och Skeppsvarv var några passagerarfartyg. De var bl.a. byggda för trafik på Göta älv och Dalslands kanal. År 1898 byggdes Nordre Elf för Ångbåts AB Inland i Kungälv. Rederiet, som drev gods- och passagerartrafik, hade grundats 1876 av affärsmannen Leopold Berggren från Göteborg. Han sysslade också med spannmålsexport till England och var en av grundarna till Göteborgs Kexfabrik i Kungälv.

Nordre Elf var, som det hette i tidningarna, komfortabelt inredd med bl.a. röksalong, damhytt och aktersalong. Hon var 29,85 m lång och 5,67 m bred. Bruttotonaget var 117 ton och hon var utrustad med en ångmaskin på 180 ind hkr, byggd på Thorskog, s.k. Ellingmaskin, som gav 11 knops fart. Nordre Elf sattes in på trafik mellan Göteborg – Kungälv – Kornhall och ersatte ett drygt 20 år gammalt fartyg med samma namn. Rederiet drev trafik på linjen fram till slutet av 1917.



*Ritning på Nordre Elf signerad Lindfors och daterad 1898.*

Nordre Elf såldes sedan till Carl Sterner och Gustaf Smith i Göteborg, men redan i maj 1918 såldes hon vidare till ett partrederi i Göteborg med Joseph Källman som huvudredare. Hon bytte då namn till Rollo. Året efter lämnade hon västkusten när Theodor Wågström i Örnsköldsvik köpte henne. Nu fick hon nytt namn igen, Örnsköldsvik, och gick vid Höga Kusten mellan Härnösand – Ulvöhamn – Örnsköldsvik. 1920 strandade hon vid Harskären utanför Örnsköldsvik och fick stora skador, men bärgades och togs till varv för reparation och fortsatte sedan på samma rutt. År 1931 såldes hon på exekutiv auktion till Jonas Wilhelm Grundberg i Örnsköldsvik och efter att ha haft ytterligare ett par ägare såldes hon 1937 till Josefina Pahlberg i Skellefteå. Nu gick hon mellan Skellefteå och Umeå under ett par år. 1940 kom hon tillbaka till västkusten. Ny ägare var Sören Hansson som drev Tjörns Omnibusstrafik. Namnet ändrades till Hakefjorden III och hon sattes i trafik mellan Höviksnäs på Tjörn och Stenungsund. Den gamla ångmaskinen från Thorskog byttes mot en dieselmotor 1951. När Tjörnbron var klar 1960 upphörde den båttrafiken och Hakefjord III lades upp.



*Nordre Elf som Ellösfärjan.*

Året därpå köptes hon av Ellösfärjan AB i Lysekil. Nu gick hon till Bohus varv för en stor ombyggnad. Det mesta av överbyggnaden togs bort och hon blev bilfärja med plats för 10 bilar och gick mellan Ellös och Rågårdsvik under namnet Ellösfärjan. Många av oss har säkert åkt med det gamla Thorskogsbygget när hon hette Hakefjorden III eller Ellösfärjan. Efter mer än 35 år som Ellösfärjan såldes det 99 år gamla fartyget till Norge och genomgick ännu en ombyggnad, denna gång på Gotenius varv i Göteborg. Bildäcket byggdes in och fartyget blev ett flytande arkitektkontor. Nytt namn blev Kronprinsen. Köpare var Petter Yran och Björn Storbraaten Architects A/S i Oslo som idag är ett av världens ledande arkitektkontor när det gäller kryssningsfartyg.

*Stig Bratt*

**Säffle kanal.**

Byälven har använts som farled sedan urminnes tider av bl.a. vikingar och pilgrimer. På 1810-talet undersökte Baltzar von Platen och landshövdingen i Värmland om det gick att bygga en farled mellan Vänern och Kongsvinger i Norge. De kom fram till att detta var fullt möjligt. Det ledde till fler undersökningar som bl.a. föreslog en kort grävd kanal med sluss i Säffle och flera muddringsarbeten och sprängningar. Efter ytterligare utredningar av Nils Ericsson kunde arbetet med en kanal till Glafs fjorden komma igång 1835. Arbetet, som övervakades av Nils Ericsson, leddes av David Wilhelm Lilliehöök och utfördes av soldater.

Farleden, som är cirka 8 mil, förbinder Vänern med Glafs fjorden och Arvika. Den följer Byälven och sjöarna. Slussen i Säffle var från början 33 x 6,6 x 2 m, men har senare byggts ut till 46 x 8,2 x 3 m. Nivåskillnaden är knappt en meter. I maj 1837 öppnades kanalen och officiell invigning med Carl XIV Johan var det den 11 oktober. Det tog ytterligare några år innan man kunde ta sig till Arvika, som då blev Sveriges innersta hamnstad med havsförbindelse. Kanalen fick stor betydelse för näringslivet i västra Värmland med reguljära turer bl.a. till Göteborg. En resa dit tog omkring ett dygn på 1870-talet. Flera Thorskogsbyggda fartyg har gått mycket på Säffle kanal, mest av alla Olof Trätälja, men även Arvika II och Svea (f.d. Göta Elf). År 1900 passerade 1579 ångbåtar, 221 segelfartyg samt 181 pråmar slussen i Säffle och trafiken ökade ännu mer, men år 1935 upphörde man med passagerartrafik. Rekordåret blev 1939 med 290 000 ton gods. Nyttotrafiken tog slut på 1990-talet och idag är det fritidsbåtar som använder kanalen.

*Stig Bratt*

#### **Kommande aktivitet.**

Följande aktivitet är inplanerad:

- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen börjar tisdagen den 6 oktober och håller på till och med den 15 december.

*Stig Bratt*

---

#### **Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen**

Långgatan 9, 463 71 Lödöse  
E-post: [info@varfshistoriska.se](mailto:info@varfshistoriska.se)

Styrelsen:

Bert Kopp 0303-33 60 85, Jan-Erik Nordström 0520-66 04 71,  
Stig Bratt 0520-751 22, Åke Karlsson 072-23 31 159,  
Erik Kolthoff 073-42 57 546, Urban Pettersson 0520- 66 03 69,  
Björn Sörgaard 031-32 27 436.