

MÅNADSFARTYG Mars 2026 – Ellösfärjan

I oktober 2025 nåddes redaktören av ett meddelande att det norska kontorsfartyget *Kronprinsen* kommit till Agger Værft vid Limfjorden i Danmark där det varit på slip. Samtidigt aviserade man att fartyget skulle byggas om till husbåt och placeras i Kongens by, Köpenhamn. Detta kanske inte låter så märkligt men fartyget har en mycket intressant historisk bakgrund.



Kronprinsen, ex Ellösfärjan, i Agger

Det var inte bara emigrationen från Sverige som var kraftig under senare delen av 1800-talet utan också industrialiseringen av vårt land. Verkstäder och industrier växte upp som så småningom blev en stark orsak till Sveriges välbefinnande.

Leopold Bergström

På 1850-talet anlade firman Corin & Lindqvist en hamnbassäng och torkkrior för torkning av grödor i Kungälv. Man köpte in spannmål för export till flera länder i Europa. Företaget gick i konkurs och Leopold Berggren köpte den lediga marken omkring 1871.

Kungälvs starke man vid denna tid var grosshandlare Leopold Berggren. Han var född i Kville 1830 som prästson och sattes i privatskolor i Göteborg. Redan 1858, vid 28 års ålder, startade han en egen grosshandelsfirma, C L Berggren, som exporterade järn- och trävaror och importerade mjöl och kolonialvaror. Snart nog övergick han till att exportera spannmål. Han var först i landet att exportera kreatur till London men detta fick avslutas sedan man i Storbritannien infört nya djurskyddslagar.

Han gifte sig 1874 med Ellen Birch, av engelskt ursprung, vilket skulle ha en viss betydelse för Leopolds verksamhet. Med hjälp av kontakter i Storbritannien grundade han 1875 Kongelfs Glasbruks AB och byggde en glashytta. På samma tomt grundade han 1888 Göteborgs Kexfabrik AB sedan han kommit i kontakt med Robert Cruickshank i Glasgow. Denne kom i juni detta år över till Sverige med sin familj och med fem bageriarbetare och i december 1888 kunde produktionen av kex komma i gång. Anledningen till kexfabrikens uppkomst var att det i Sverige vid denna tid fanns många engelsmän som varje dag intog afternoon tea och att importskatten för kex höjts.

För att säkra transportererna för sina produkter bildade han 1876 Ångbåts AB Inland i Kungälv som med sina ångare *Inland* och *Tessin* bedrev såväl passagerar- som fraktfart på traden Göteborg–Kungälv–Kornhall–Tjörn. Bolaget med sina båda ångare köptes i mars 1881 upp av Marstrands Nya Ångfartygs AB som fortsatte driften.

Ångarna *Nordre Elf*

I januari 1890 återuppstod Ångbåts AB Inland i Kungälv med andra intressenter men med Leopold Berggren i bakgrunden. Man köpte omgående in ångaren *Elfkungen* som döptes om till *Nordre Elf*. Hon sattes in på traden Göteborg–Kungälv–Kornhall. Samtidigt meddelade Marstrandsbolaget att det vid vite var förbjudet att lägga till vid bolagets brygga i Kornhall. En välgörande konkurrens hade uppstått. Marstrandsbolaget hade 1889 bildat ett dotterbolag, Kungelfs Nya Ångbåts AB för trafiken mellan Göteborg och Kornhall där ångaren *Tessin* insattes. Inlandsbolaget svarade med det nyinköpta fartyget men snart nog bildade de båda parterna ett samseglingsavtal.

Rederiet gick bra och Ångbåts AB Inland beslutade sig för att bygga ett nytt fartyg för trafiken. På en extra bolagsstämma den 15 januari 1897 beslutade man om ett nybygge vid Thorskogs Varv. Denna ångare levererades den 23 juli 1898 och övertog namnet *Nordre Elf*. Den gamla ångaren med samma namn lämnades som dellikvid till varvet. Och här börjar *Kronprinsens* historia.



Nordre Elf, Rickard Sahlstens arkiv

Ångarens tidiga historia

Ångbåts AB Inlands styrelse bestod vid denna tid av många lantbrukare. Vd var rådmannen Erik Zetterlöf i Kungälv. I samband med första världskrigets utbrott försämrades lönsamheten för bolaget. Ångaren upprätthöll trafiken till och med 1916 och lades sedan upp. I mars 1917 kallades till extra bolagsstämma där en försäljning av ångaren *Nordre Elf* skulle diskuteras. Den följdes av en ny bolagsstämma under augusti 1917 då man slutgiltigt bestämde att bolaget skulle avvecklas och *Nordre Elf* säljas.

I oktober 1917 kunde bolaget meddela att ångaren sålts till ett konsortium i Stockholm som avsåg att använda den som bogserbåt mellan Skåne och Danmark. Bara några dagar senare dementerades denna uppgift då hon i stället sålts för 45 000 kronor till grosshandlarna Gustaf Smith och Carl Sterner i Göteborg. Dessa avsåg att bygga om ångaren till en förstklassig bogserångare vid Hisingstads mekaniska Verkstad i Göteborg. Samma personer hade dessutom köpt skeppet *Urania*. När *Nordre Elf* väl övertagits stod Carl Sterner som ensam ägare till ångaren.

Smith och Sterner hade stora planer. Av pastor Rodhe i Hofors i Gästrikland hade de båda kompanjonerna köpt egendomen Runsten vid Askimsfjorden. Där hade det brutits sten i liten skala sedan början av 1900-talet. Nu skulle verksamheten utvidgas väsentligt genom att anlägga en makadamkrossanläggning. Prämarna skulle bogseras av *Nordre Elf*.

Sedan Carl Smith blivit ensam ägare till fartyget sökte han nya intressenter som kunde bistå med ombyggnaden. Omgående såldes 1/3 i fartyget till maskininspektören Carl Olof Lindqvist i Göteborg och i december 1917 lika mycket till sjökapten Carl Albert Assmundson i Göteborg. Den senare var delägare i Hisingstads Mekaniska Verkstad och ångaren fördes dit för ombyggnad.

Emellertid råkade delägarna ut för oväntade svårigheter. Det blev strejk i bogserbåtsflottan och man kom inte i gång. I stället såldes fartyget för 160 000 kronor till skeppsredare Joseph Källman i Göteborg som döpte om sitt nyförvärv till *Rollo*.

Vem var Joseph Källman?

Joseph "Josse" Källman var född 1880 i Söderhamn och avled 1937 i Göteborg. Han var son till förste hamnchefen i Oxelösund, Gustaf Källman. Josse flyttade till Göteborg där han utbildade sig på Göteborgs Handelsinstitut. Han verkade sedan i Göteborg som skeppsmäklare.



I oktober 1916 bildades Rederi AB Baltic-France i Göteborg med ett aktiekapital om 1 300 000 kronor med Joseph Källman som vd. Bolaget skulle bedriva trafik mellan Sverige och nordfranska hamnar. Bolaget upphörde 1921 och hade då haft sex ångare i trafik.

På initiativ av Joseph Källman bildades i oktober 1917 Northern Transport Line AB med både amerikanska och ryska finansmän som delägare. Planerna var stora. Man skulle bilda många världsomspännande linjer som skulle starta direkt efter kriget. Omgående inköptes tre mindre fartyg.

Källman var också en del av Rederi AB Transatlantics omfattande affärer under första världskriget. Källman var verksam som skeppsredare fram till 1933 då det sista fartyget såldes.

Vidare öde

Man kan förstås fundera över varför Joseph Källman engagerade sig i ett så litet fartyg som *Rollo*. Han behöll heller inte fartyget så länge. Redan den 26 maj 1919 såldes det för 70 000 kronor till kapten Theodor Wågström i Örnköldsvik. Fartyget låg då i Stockholm. Han

döpte om fartyget till *Örnsköldsvik*. Sedan fartyget anpassats för traden sattes det 1920 in i trafik mellan Härnösand och Örnsköldsvik via mellanliggande hamnar.



Örnsköldsvik. Foto Elis Olofsson. Arkiv Lennart Hedlund

Den 1 juli 1920 var ångaren på väg mellan Husum och Örnsköldsvik med last av tomgods. Hög sjö och tjocka rädde och fartyget gick på grund vid Harskär vid Skags lotsplats. Passagerare och besättning räddades. Den 5 juli lyckades bärgningsångaren *Helios* dra haveristen av grundet och föra in fartyget i Skags hamn. Därefter bogserades ångaren, som fått omfattande skador, till Bonässunds slip för reparation.

Den 21 juli 1930 såldes *Örnsköldsvik* på exekutiv auktion för 5 000 kronor till grosshandlaren Jonas Wilhelm Grundberg i Örnsköldsvik som var fartygets kommissionär. Efter att denne avlidit den 25 september 1932 övertogs fartyget av änkan, Clara Grundberg, som i maj 1933 sålde fartyget vidare för 6 000 kronor till lotsförman Gustaf Wistam och handlanden Carl A Bergman, båda Ulvöhamn. Till befälhavare utsågs den forne ägaren Theodor Wågström.

Fartyget överfördes på nybildade Rederi AB Kusttrafik i Ulvöhamn för 8 550 kronor. Förutom Wistam och Berggren fanns också hotellägare Petrus Björklund, salteriägare Linus Lundström och handlanden John Nordlund med i styrelsen. Fartyget, som under några år legat upplagt vid Bonässunds slip, kom nu i fart.

Hon skulle få ytterligare en ägare i Norrland då *Örnsköldsvik* den 16 oktober 1937 såldes för 10 000 kronor till biografägare Josefina Pahlberg i Skellefteå och fick hemort i Skelleftehamn. Fartyget sattes nu i trafik mellan Skellefteå och Umeå.

På Tjörn

Redan 1926 hade Tjörns Omnibus AB bildats för trafik med bussar på Tjörns vägnät. Första linjen var mellan Skärhamn och Höviksnäs med en buss som kunde ta 18 passagerare. Därifrån fick man ta färja om man ville till fastlandet och Stenungsund. Sjötrafiken hade fram till dess upprätthållits av Tjörns Härads Vägstyrelse med färjan *Hakefjord*. Denna färja såldes 1926 till bussbolaget som bildats av bröderna Lennart och Harald Pettersson i Bleket och Sören Hansson i Kyrkesund.

Färjetrafiken utvecklades väl och 1933 sattes en nybyggd färja in i trafiken, *Hakefjord II*. När andra världskriget bröt ut blev tillgången på olja knapp och *Hakefjord II* fick läggas upp. Rederiet letade desperat efter en färja med ångmaskin och man hittade i Norrland passagerarångaren *Örnsköldsvik* som man i juli 1940 övertog till det facila priset av 8 000 kronor. Lennart Pettersson for upp till Bonäset där ångaren låg upplagd, och förde den till Bohuslän. Nu fick hon nytt namn, *Hakefjord III*.



Hakefjord III 1942
vid kajen
Höllviksnäs. Foto:
Ernst Manker

I trafik i Bohuslän

Fartyget sattes i trafik mellan Höviksnäs på Tjörn och Stenungsund. Sommartid gjorde hon också turer till Lilla Brattön.

Den 24 september 1946 gick ångaren som reservfärja på leden Höviksnäs–Stenungsund och hade lagt till vid Lilla Brattön för att den inte skulle användas under några dagar.

Besättningen gick i land och morgonen därpå, när tillsyningsmannen kom, hade fartyget vattenfyllts och sjunkit. Med stort besvär och stora kostnader bärgades *Hakefjord III* och fördes till Marstrand för sliptagning. Det visade sig att något föremål fastnat mellan sätet och käglan i en självstängande ventil. Fartyget iståndsattes sedan vid kaj i Stenungsund. Reparationen tog lång tid och först den 20 november 1947 kunde hon inspekteras och sättas i fart.

Den 10 april 1949 inträffade nästa haveri. *Hakefjord III* låg då vid bryggan i Höviksnäs och skulle just avgå när en panna sprack. En sky av ånga stod runt hela fartyget medan vattnet från pannan rann ut och ned i maskindurkarna. Ingen människa kom till skada men fartyget bogserades till Skärhamns Slip & Mek Verkstad för inspektion. Det utmynnade i att ångmaskinen revs ut och ersattes av en 3-cylindrig Sefflemotor på 150 hk.

Fartyget kom därefter att vara sin trad trogen ända fram till den 15 juni 1960 då de nya broarna till Tjörn invigdes. *Hakefjord III* lades upp i väntan på försäljning.

I trafik som Ellösfärjan

Den 12 januari 1962 såldes *Hakefjord III* till grosshandlare Elof Andersson i Lysekil och skepparen Gunnar Karlsson i Grundsund för 12 500 kronor och döptes om till *Ellösfärjan*. De nya ägarna hade stora planer för fartygets framtida drift. Man bildade AB Ellösfärjan för driften där Elof Andersson hade 51 aktier, skepparna Gunnar Karlsson och Samuel Johansson 24 aktier vardera samt Hotell Lysekil 1 aktie. Per den 1 januari 1970 löste Elof Andersson ut övriga aktieägare och blev ensam ägare till bolaget.

Första tiden

Den 1 juli 1961 sattes bilfärjan *Gullmarsfärjan* in på leden Lysekil–Fiskebäckskil. Hon var ganska liten och kunde ta 10 bilar. För att ta sig från Lysekil till Göteborg vid denna tid måste man åka via Gläborg, en sträcka bortåt 15 mil. Denna sträcka kunde avsevärt förkortas om man kompletterade *Gullmarsfärjan* med en ny led över Ellösfjorden mellan Rågårdsvik och Ellös och där sattes nya *Ellösfärjan* in i juli 1962.

Trafiken de första åren var mycket lönsam. Tidtabellen var anpassad så att den korresponderade med *Gullmarfärjan* vilket gjorde leden över Skaftö/Orust till den snabbaste mellan Lysekil och Göteborg. Det fanns till och med tankar på att sätta in en andra färja på leden. Efter det att Skaftöbron mellan Skaftö och Bokenäset invigdes den 28 maj 1974 blev lönsamheten sämre och när den nya stora statliga färjan *Gullbritt* kom i trafik 1995 blev lönsamheten ännu sämre.

Elof Andersson

Vd och huvudredare var skepparen och fruktgrossisten Elof Andersson. Han hade sjömansblod i ådrorna då fadern Albin Andersson var delägare i jakten *Bella*. Elof gick i tidig ålder till sjöss och seglade bland annat med *Borghild* av Mollösund, *Klipton* av Hunnebostrand och ångaren *Maria* som fick en Skandiamotor i Lysekil. Elof seglade också med större fartyg och var bland annat ute i Söderhavet och hämtade gödning.

Elof Andersson fick första klass skepparbrev 1929. Parallellt med sina törnar till sjöss utvecklade han frukthandeln i land. Han hade fruktlager både i Uddevalla och i Lysekil där han även hade en affär. Åren 1944–45 ägde han 1/24 i *Stig* och även 1/24 i skutan *Tova* och var huvudredare för båda dessa fartyg. *Tova* gick på Islandsfiske. Sitt första jobb som skeppare hade Elof 1947 då han var befälhavare på galeasen *Gundel*, som just inköpts till Jönköping från Skärhamn.

Elof var en mångsysslare. Han var fritidspolitiker och han intresserade sig starkt för hamnfrågor. Han var dessutom med vid omformandet av Havsbadsområdet i Lysekil.

Efter sin tid med *Tova* gjorde Elof Andersson ett uppehåll i sin redarbana fram tills han på nytt startade sin rederiverksamhet med *Ellösfärjan*. Formellt var han till en början befälhavare på *Ellösfärjan*, eftersom skepparna Gunnar Karlsson och Samuel Johansson från Grundsund som skulle föra henne, inte hade behörighet nog till att föra färjan. Så den gick ett helt år med obehöriga skeppare, innan Anders Olsson, Anders i Viga, tog över. Elof försökte köra färjan, men färjelägena fick då så mycket stryk så besättningen fick hålla honom borta från det uppdraget och han blev i stället biljettpojke. Elof Andersson avled 1990, 85 år gammal.

Fartyget byggs om

När båten övertogs var den utan motor. Den byggdes om vid Fisketångens Slip till bilfärja och kunde ta med 12 bilar. Man satte in en Munktell på 180 hk vilken hade suttit i fiskebåten *Nordfors* (KA 440) från Hasslö. Ombyggnaden var klar redan i maj 1962.

Den 14 juli 1962 invigdes leden Rågårdsvik–Ellös under stor pompa och ståt. Turen från Rågårdsvik till Ellös tog 11 minuter och mellan Ellös och Rågårdsvik 14 minuter, vilket berodde på att färjan måste vändas två gånger. Anders Ohlsson blev skeppare 1964 och stannade kvar i 28 år.

Fartyget gick i trafik dagtid mellan Rågårdsvik och Ellös. På lördagskvällarna kunde det hända att man körde extraturer till dansen.



Ellösfärjan

På Bassholmen fanns det hästar som på vintern fick alldeles för lite foder. En natt rymde 9 hästar över isen och skulle ta sig till fastlandet, men alla 9 gick genom och drunknade. Efter denna tragiska händelse körde *Ellösfärjan* foder till Bassholmen på nätterna åtminstone en gång i veckan.

Deny Royson minns

Året var 1989. Anders Ohlsson ringde mig och undrade om inte jag kunde komma in och köra *Ellösfärjan* eftersom en skeppare slutat och att man inte fått tag på någon annan. Ägaren till AB *Ellösfärjan*, Elof Andersson, ringde då upp mig och ville att jag skulle komma till honom för att han åtminstone skulle få veta och se vem/vad han anställt.

Han bjöd på middag och snart kom samtalet in på att han ville avveckla sin del och han undrade om jag ville ta över. Och så blev det. Inte anade jag då att Lysekils kommun tagit beslut om att lägga ner färjetrafiken mellan Lysekil och Fiskebäckskil. Jag hade stora planer för leden, men jag ansåg att Orust kommun borde renovera färjeläget i Ellös. Där stötte jag på patrull. Man var en fattig kommun som inte hade råd med sådant. Det slutade med att jag

köpte färjeläget för en krona och så var kommunen nöjd. Men det var jag personligen som fick avtalet, inte AB Ellösfärjan.

Det blev en massa turer med kommunen och till sist tröttnade jag. Då dök Kurt Göransson i Henån upp som spekulant och jag sålde 1994 bolaget till honom. Mot alla odds lyckades han driva färjeleden vidare men till slut gick den sista turen den 20 augusti 1997.

Eftersom jag också har sysslat lite grand med fartygsförsäljningar fick jag uppdraget att sälja båten. Jag konsulterade mina vänner i Norge och efter bara några dagar hörde den välkända arkitektfirman Petter Yran & Bjørn Storbraaten Architects A/S i Oslo av sig. Detta företag hade specialiserat sig på att designa kryssningsfartyg. De hade sitt kontor vid havet och fick inte bygga ut. Man behövde utrymme för 10 nya platser för ritare och man blev förtjust i *Ellösfärjan*. Oslo stad hade nämligen precis bestämt att man inte vill ha fartyg liggande vid kajerna som kontor, bostäder med mera. För att hindra detta införde man en bestämmelse att fartygen vid kajerna skulle vara minst 100 år gamla.

Nu byggdes den gamla färjan om till ritkontor. Arbetet gjordes av TIGAB i Frihamnen i Göteborg med mig som kontrollant, men bolaget gick i konkurs den 10 september 1999 så ombyggnaden fick slutföras vid Gotenius Varv. Fartyget döptes om till *Kronprinsen*. Jag tog själv upp fartyget till Oslo och har sedan hållit kontakten med företaget och med tiden har vi blivit personliga vänner. Fartyget ligger still vid kaj men vartannat år tas hon upp på slip för underhållsarbeten och bottenmålning.

Såld till Norge

Fartyget såldes alltså 1997 till Petter Yran & Bjørn Storbraaten Architects A/S i Oslo och fick namnet *Kronprinsen*. Hon registrerades som husbåt och lades vid Frognerstranda. Hon blev inte införd i det norska registret förrän den 21 maj 2002, då ägt av YSA-Design A/S. I november 2020 blev den officielle ägaren Petter Yran A/S. I april 2021 såldes hon till KOT A/S i Haslum strax utanför Oslo, ett företag för förvaltning av egendomar. Och den 25 juni 2025 såldes hon till Danmark och kom till Agger för ombyggnad till husbåt. En ny karriär hade inletts.

Text: Krister Bång