

MÅNADSFARTYG Oktober 2026 – Bogserångarna *Volrat* (1) och *Axel*

Volrat

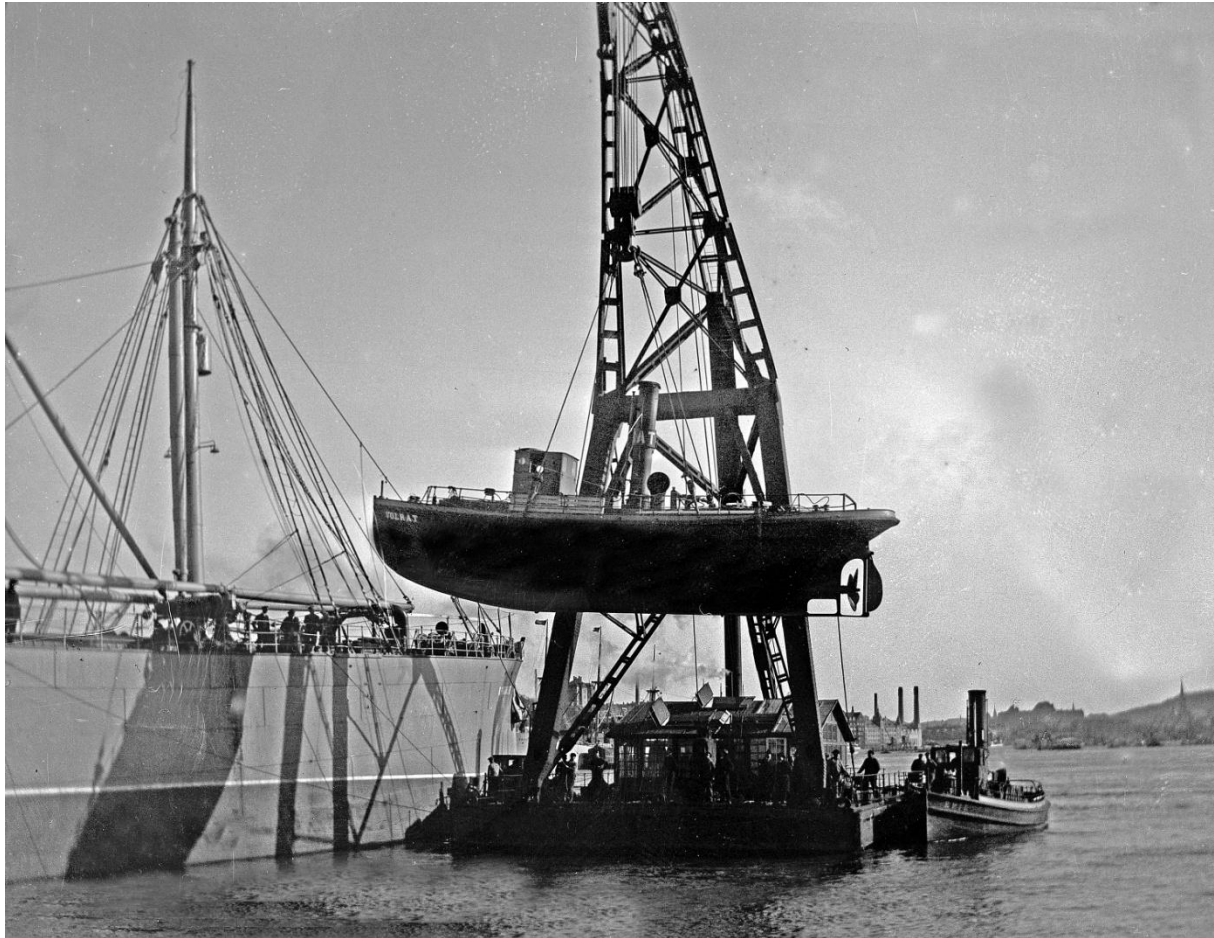
Den 31 maj 1898 skrevs kontrakt mellan AB Lundby Mekaniska Verkstad och Göteborgs Bogserings AB om byggandet av en bogserångare, av varvets standardtyp, med leverans senast åtta månader efter undertecknandet.

Varvet kunde inte hålla leveranstiden och med två och en halv månads försening överlämnade man båten till beställaren den 18 april 1899. I dopet erhöll nybygget nummer 13 namnet *Volrat* och som brukligt för Röda Bolagets båtar stod namnet förutom på stäven även på det röda bandet runt skorstenen. Namnet *Volrat* kom från kamreren på Röda Bolaget. 1920 ändrades bolagets namn till Göteborgs Bogser & Bärnings AB.



Bogserångaren *Volrat* (1).

Dragandes pråmar, läktare och fartyg i Göteborgs hamn med omnejd var *Volrats* arbete fram till 1927 då båten såldes till Den Norske Amerika Linjen för 13 500 kronor. Enligt överenskommelse skulle *Volrat* levereras fullt utrustad med alla inventarier längsides ångaren *Ranenfjord* i Göteborgs Frihamn. Båten accepterades förutsatt att den godkändes vid bottenbesiktning efter att *Volrat* placerades på *Ranenfjords* fördäck. *Volrats* botten var i gott skick och affären genomfördes den 30 april 1927. Därpå avgick *Ranenfjord* till Madagaskar där *Volrat* registrerades.



Volrat lyfts ombord på S/s Ranenfjord.



Volrat parkerad ombord på S/s Ranenfjord.

SPECIFIKATION Å BOGSERBÅTEN VOLRAT

Byggt av stål å Lundby Mekaniska
Verkstad år 1899.

Längd 51", maximispantbredd
13,4", maximidjupgående 6,0" fullt
utrustad med fulla bunkers och
vattentankar.

Bordläggning av 1/4" plåt,
isförstärkning för och akter av 5/8"
plåt, köl och förstäv 3 3/4" x 3/4".

Akterstäv av gjutstål.

Spant 2 1/2" x 1 3/4" x 3/4".

Spantdistans 18", mellanspant
från förstäven till midskepps.

Compound engine med
ytcondensor.

Högtryckscylinder 209 mm.

Lågtryckscylinder 457 mm.

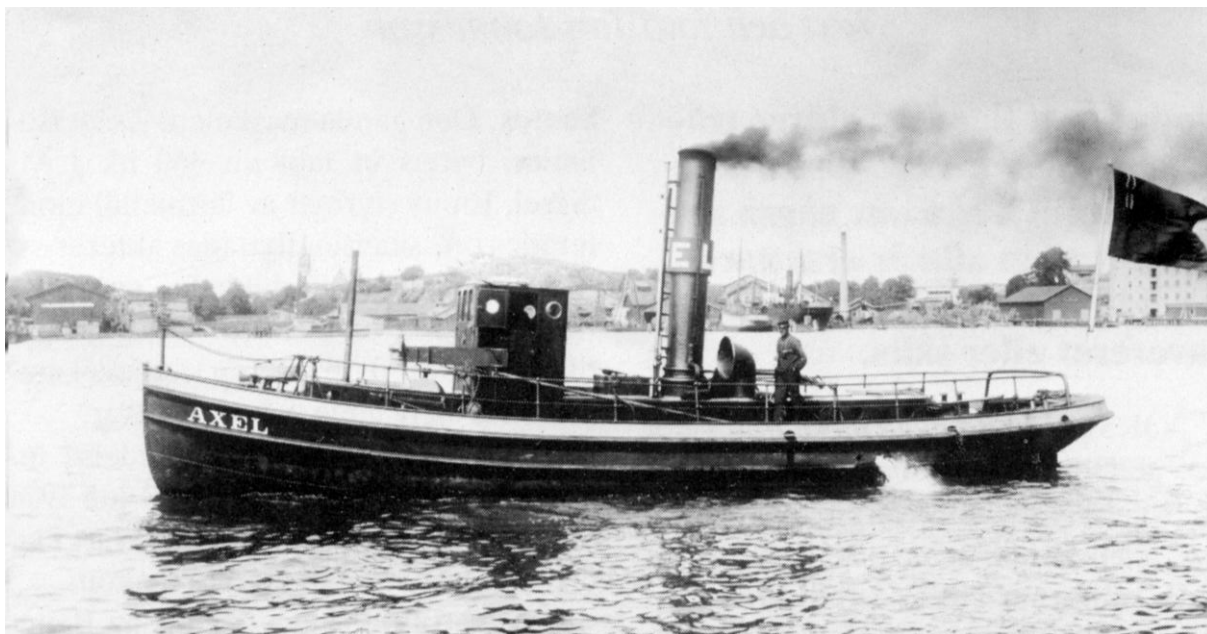
Slaglängd 305 mm, varvantal ca
135, ca 90 ind. H. K.

Skotsk ångpanna.

Bunkers rymmande ca 90 hl.

Konsumtion ca 0,85 kg kol per
H. K. och timma.

Systerbåten *Axel*



Bogserångaren *Axel*

Kontraktet på den tidigare levererade systerbåten slöts den 22 januari 1898 mellan Göteborgs Bogsering AB och AB Lundby mekaniska Verkstad till ett pris av 23 000 kr. Leverans var avtalad till den 1 oktober innevarande år men på grund av förseningar levererades bogserbåten, som i dopet fick namnet *Axel*, inte förrän den 16 november.

INVENTARIELISTA FÖR BOGSERBÅTEN AXEL

Däck:

- 1 flagga.
- 1 namnstandert.
- 1 spritkompass.
- 4 livbojar.
- 1 korkfender.
- 10 frihultar av trä med stroppar.
- 1 ankare om ca 45 kg.
- 50 famnar ankartross, 3½"
- manilla.
- 1 handspruta.
- 1 båtshake.
- 4 vattenpytsar.
- 1 vattenankare om 40 liter.
- 1 vattenflaska av koppar.
- 2 sidolantärnor av koppar med skärmar.
- 2 topplantärnor av koppar.
- 1 akterlantärna enligt nya hamnförordningen.
- 1 handlykta.
- 1 bogserkätting med krok.
- 2 förtöjningsändar, 20 famnar,
- 3½" manilla.
- 1 yxa.
- 1 landgång med stöttor.
- 1 kittel av koppar.
- 1 kastrull av koppar.
- 1 kaffekittel av koppar.
- 1 stekpanna av järn.
- 1 kastlina om 15 famnar 1½".
- 1 filt.

Axel gjorde god tjänst fram till den 30 juli 1927 då hon såldes till Den Skandinaviske Ost Afrika Linje för 18 000 kronor.

Leveransen av *Axel* skedde i Göteborg och båtens alla inventarier medföljde i köpet. *Axel* som fick behålla namnet avgick omedelbart till Oslo där *Axel* lastades ombord på *S/s Trondhjemsfjord* för transport till Madagaskar.

Axel blev registrerad på Madagaskar men bar Den Norske Amerika Linjens skorstensmärke.

Både *Axel* och *Volrat* underhölls väl och de var endast i gång när linjens fartyg anlöpte Madagaskar. Utan att det gått att dokumentera så är det tämligen säkert att båtarna var i bruk i ca 25 år. Då de var uttjänta och nedslitna, blev de bortskänkta till lokalbefolkningen.

Axel och *Volrat* är förmodligen de Lundbybåtar som hamnat längst bort i världen.

Den Skandinaviske Ost Afrika Linje

Rederiet var ett dotterbolag till Den Norske Amerika Linjen. Bolaget startades 1913 av Thore Thoresen. Som bolagsnamnet antyder seglade man på Östafrikas hamnar och redan första året blev linjen utökad till Madagaskar, där man hade ett nära samarbete med ett handelshus i Tananarive. På våren 1921 övertogs linjen av Den Norske Amerika Linje. Linjen disponerade då fyra ångfartyg: *Fördefjord*, *Norefjord*, *Randsfjord* och *Tyrixfjord*.

Hamnförhållandena på Madagaskar var primitiva och 1925 inköptes ett kustfartyg på 1 200 tdw, ångaren *Le Norvegien*. Fartygets skeppare, tillika linjens inspektör, föreslog inköp av läktare och bogserbåtar på våren 1927. Man köpte således de två bogserbåtarna *Axel* och *Volrat* av Röda Bolaget i Göteborg för vidare befordran till Madagaskar.

Kustbåten *Le Norvegien* såldes 1934 och ett nytt fartyg *Le Norvegien II*, övertog kustfarten. Den nya båten var i gång till 1952. Förmodligen var *Axel* eller *Volrat*, kanske båda, i trafik lika länge.

År 1953 fick N. A. L. leverans av en nybyggd liten bogserbåt från Tyskland. Den fick namnet *La Matra*, och blev sänd till Madagaskar som däckslast på M/s *Norefjord*. Troligen var *La Matra* ersättning för de två gamla Lundbybåtarna.

I januari 1954 sattes en ny kustbåt i trafik på Madagaskar. Det var M/s *Le Norvegien III* på 1 676 tdw. Den var byggd som nummer 145 på Norrköpings Varv & Verkstad. Båten fick följe av ytterligare en kustbåt 1957: *Le Scandinave*, byggd på Drammen Slip & Verksted.

Le Norvegien III såldes 1971 medan *Le Scandinave* blev övertagen av ett lokalt bolag på Madagaskar 1978 och fick namnet *Vatsy*. Den lilla bogserbåten *La Matra* var i fart tills efter 1985 men blev senare bortgiven till lokalbefolkningen.

Text: Bertil Söderberg

Bilder: Bertil Söderbergs Röda Bolagetsamling