



"Göte" i full aktion vid branden i "m/s Poona" i Lundbyhamnen den 17 juli 1971.

Flodsprutor och brandbåtar

*Text är hämtad ur Bertil Söderbergs bok
"Från tornväktartid till modern räddningstjänst"*

Brandbekämpningen i Göteborgs och landets största hamn har alltid varit ett problem för brandkåren, eftersom det krävs båtar för att kunna göra insatser från sjösidan vid kajliggare, på fartyg i bojar och på älven. I ungefär 200 år har man haft båtar till sitt förfogande. Visserligen har bruket av dem inte varit stort om man ser till tidsperspektivet, men när de har varit insatta har det oftast haft en mycket positiv och ibland en helt avgörande inverkan på släckningsinsatsen och därmed bidragit till att rädda stora värden undan lågornas rov.



"Sprutpråmen" byggd 1877 vid eldsvådan i Tingstads Träförädlings AB i Backa den 15 juli 1903.

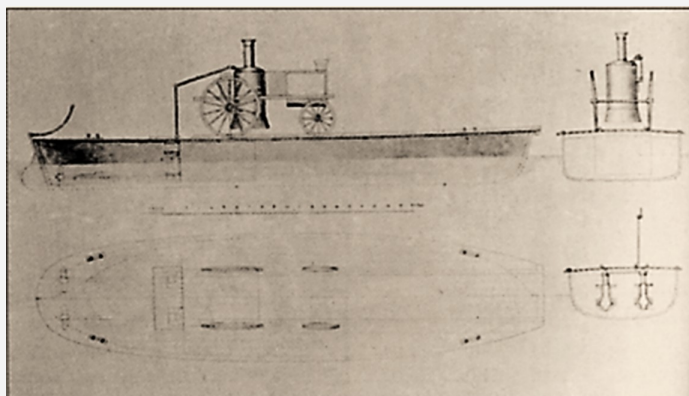
I 1805 års brandordning föreskrevs en spruta att användas på en pråm. Segelfartygen vid denna tid var byggda i trä och en brand ombord, som inte snabbt kunde släckas, blev ofta ödesdiger för fartyget. Bestämmelserna var rigorösa och föreskrev att då kanonskott varje afton sköts från Tjärhovet – beläget på den vid denna tid kringflutna ön Lindholmen – skulle all eld på fartygen i hamnen släckas.

År 1865 förstärktes brandförsvaret inom hamnen då två båtar inköptes varav den ena, en roddbåt, stationerades ute vid Klippan och den andra vid Barlastkajen, belägen mitt på nuvarande Masthuggskajen. Dessa farkoster var mer eller mindre olämpliga och när Oscar Lindhé tillträdde som chef 1874 företog han en resa till Norge, där flera städer hade flodångsprutor. Återkommen till Göteborg inlämnade han ett förslag om anskaffandet av en dylik.

Drätselkammaren tog tre år på sig för att bevilja medel till inköp av en sprutpråm. Ordern gick till Göteborgs Mek. Verkstad som 1877 levererade denna farkost som döptes till "Sprutpråmen". Farkosten var egentligen en pråm, men utrustad med två ångmaskiner med därtill kopplade propellrar men ingen ångpanna att få ånga från.

När man skulle använda den rullades helt enkelt en ångspruta ombord, som under färden från brandstationen fått upp trycket. Ett rör kopplades snabbt från ångsprutan till sprutpråmens ångmaskiner, som således satte propellrarna i rörelse. På detta sätt förvandlades sprutpråmen till ett fartyg med eget framdrivningsmaskineri.

Detta förfaringsätt gav en hög beredskap och man slapp vaktmanskap för att hålla ständig fyr i ångpannan. "Sprutpråmen" var således ett billigt alternativ till en flodspruta. Ångmaskinerna utvecklade endast 2x16 ihk så det var nog ingen större fart på "Sprutpråmen".



Ritning på "Sprutpråmen" från Göteborgs Mekaniska Verkstad.

Den 15 juni 1897 kl. 17.15 kom larm in om en häftig brand i boningshus och magasin vid Sandviken. Det blåste en västlig storm och "Sprutpråmen" hade inte lätt att ta sig dit. När man väl kom fram var sju boningshus med magasin helt övertända. I den kraftiga vinden spred sig elden över till Sörhallen, strax öster om, varför "Sprutpråmen" flyttades dit för att förhindra ytterligare spridning över till Lindholmen. Efter ett intensivt släckningsarbete återgick "Sprutpråmen" till Sandviken för slutsläckning. Genom flygbränder antändes dock Lindholmens Mek. Verkstad.

Efter denna storbrand och flera därpå följande bränder inom hamnområdet, insåg man att "Sprutpråmens" kapacitet var otillräcklig. 1906 inkorporerades Lundbys kommun med Göteborg och därmed dubblerades brandkårens släckningsområde i hamnen. Redan året innan föreslog därför brandchefen att en ny modern flodångspruta skulle byggas, när man nu även skulle ta över släckningsansvaret på den norra älvstranden, med dess många varv och inte minst brädgårdar.

Den 20 november fick man in anbud på byggande av en flodspruta från de fyra varven, Eriksberg, Lundby, Lindholmen och Göteborgs Mekaniska Verkstad, för leverans 1906.

Det blev Lindholmens varv som fick ordern i mars och leverans skulle ske den 1 december samma år.

Nu blev det heta diskussioner om var båten skulle placeras. Brandkåren ville ha den vid kajen rakt nedanför Nordhemsgatan där Huvudstationen låg, för att få kortast körväg. Hamnen ansåg sig inte ha plats för den där, p.g.a. bristen på kajplatser för de stora ångbåtarna, utan ville lägga den vid pålvirket ute i älven! Att inte kunna nå flodsprutan direkt från kajen var uteslutet för brandkåren. Till sist enades man om att förlägga den vid kajplats 22 nära Rosenlundskanalens utlopp. Här kom sedan flodsprutorna att ha sin station i nästan 70 år.

Leveransen av nybygget, som i dopet fick namnet "Flodsprutan" skedde inte förrän i början av 1908. Hon var byggd av stål med måtten 21x4,9x1,95 m. Huvudmaskinen var en 2-cylindrig compound-ångmaskin på 150 ihk.

Två stående ångpannor försörjde båtens maskineri och de två stående 3-cylindriga kolvpumparna (Ludwigsbergs fabrikat) med erforderlig ånga. Pumpkapaciteten var 9000 l/minut och farten 9 knop. För att hålla acceptabel beredskap var alltid en av pannorna påeldad och inom loppet av 3 till 5 minuter fick man upp fullt tryck. Det fanns två vattenkanoner med en kastlängd av 40–45 meter samt 12 st. slanguttag. Dessutom fanns en turbinlänspump från de Laval på 1400 l/minut.

Jämfört med "Sprutpråmen" var skillnaden enorm och i en tidningsartikel kunde man läsa om den nya flodsprutan: *"Att dess motstycke knappast fanns i hela Skandinavien."*



*"Flodsprutan" byggd 1907 vid Lindholmens varv och brukades fram till 1940.
Foto från år 1919 som vykort. GMA: 11365:9 Göteborgs Stadsmuseum*

Det första larmet kom den 29 juni 1908 och var i skjulbebyggelsen i hörnet av Nordhemsgatan och Nya kajen. "Flodsprutan" som hade sitt läge alldeles intill brandplatsen, var snabbt på plats och fick nu visa sin kapacitet genom att förse släckningsmanskaper med vatten.

Det var full fyr i hela kvarteret som innehöll skjul för stallar, pappersbalar och diverse upplag. I 4,5 timmar pumpade man vatten innan elden var släckt.

Trots "Flodsprutans" förträfflighet visade det sig snart att en mindre öppen motordriven båt skulle vara ett bra komplement.

Vid denna tid fanns många skutor och fartyg som låg både i bojar på redan och vid pålvirken som fanns i älven. Ibland låg fartygen tätt, precis som i gästhamnarna idag, och en snabb insats vid en utbruten brand kunde rädda stora värden. Man beslöt därför att anskaffa en mindre båt vilken beställdes hos Nya Bolaget Sjöexpress Båtvarv i Stockholm.

Båten levererades 1911 och fick namnet "Penta" efter dess motor. Det var en barkassliknande öppen båt med måtten 7,92x2,44 meter. Hon var av furu på ekspanat med ekreling och inredning i ek. Bottenstockarna var kraftigt dimensionerade. Motorn var en 4-cylindrig Penta på 15 ehk.

En 2-cyl. expresspump på 780 l/minut vid 7,5 kg gav en kastlängd på 55 meter mot kontrakterade 30-35 meter.

Båten hade en god manöverförmåga, som visade sig i de många trånga utrymmen i bl.a. pråmhamnarna. Man kan förstå att "Penta" var ett fint tillskott till brandberedskapen i hamnen.

Det fanns många brädgårdar med stora virkesupplag. Oljeupplagen hade börjat expandera och byggnaderna i hamnen var mestadels uppförda i trä.

Den 11 januari 1918 kl. 22 larmades den stora flodsprutan till Hultmans holme, samtidigt som bilarna ryckte ut. Det var mörker och svår tjocka om med ombord var 74 Viktor Andersson som skrivit i sin dagbok om händelsen:

"Brandmästare Hjelmgren förde båten och jag var med ombord. Det var så svår tjocka att vi fick krypa fram, men vi kom till slut rätt. Då var elden i det närmaste släckt. Vi vände med båten men det var värre att gå hem. Vi kom tvärs över älven, fram och tillbaka mellan kajen och Hisingen, kom in i T-kanalen, men slutligen lättade dimman så pass att vi kunde köra in till vår förtöjningsplats."

Detta hände nästan 60 år innan den första radarn installerades 1976 på en av våra brandbåtar.

Dagens teknik med satellitnavigering och radar var nog att betrakta som ren science fiction för dåtidens besättningar om de ens kunde föreställa sig något sådant.



Flodsprutan vid oljebranden Färjenäs 18 nov 1922



Branden i Strömman & Larssons Brädgård den 18 juli 1925.

Storbranden hos Strömman & Larssons brädgård

En av de största eldsvådorna på 1900-talet är branden hos Strömman & Larssons brädgård på Hisingen den 18 juli 1925.

En olidlig sommarheta hade praktiskt taget lamslagit Göteborg. Det var veckoslut och semester-tid, vilket medförde att staden var ganska avfolkad. Hettan hängde kvar fram på kvällen och ville inte släppa sitt grepp, då plötsligt strax före kl. 20 en kolossal rökpelare reste sig över Hisingen. Den steg kompakt och svart nästan lodrätt flera hundra meter upp från marken. Det var nästan vindstilla, vilket bidrog till att skänka skådespelet en på samma gång skrämmande och storslagen prägel.

Brandkåren fick larm kl. 19.54 om brand på Göta-verken, varvid brandchef Ekstedt med tolv man ryckte ut med "Flodsprutan". Samtidigt larmades stationerna Lundby och Stadshuset.

Eldens omfattning var så stor att även den lilla flodsprutan "Penta", med tio man, sattes in i släckningsarbetet. Det visade sig snabbt att Götaverken inte var brandplatsen utan det strax väster därom liggande AB Strömman & Larssons brädgård som drabbats av elden.

Stora virkesupplag gav näring åt elden, som fick ett rasande förlopp och man fick ganska snart inrikta sig på att begränsa eldens spridning.

Brandfordonens framfart genom staden medförde att mängder av åskådare sökte sig ned till hamnen för att bevittna skådespelet. Jättebålet, som tilltagit i styrka till eldstorm, flammade i skyn och himlen färgades röd. Enligt uppgift kunde eldskenet ses i Danmark, varifrån man undrade om hela Göteborg brann. Nu gällde devisen "rädda vad som räddas kan".

All tillgänglig brandpersonal sändes till platsen och de som var lediga kallades in. Hjälp begärdes från stadens militärförläggningar och även många frivilliga hjälpte till. De bostadskvarter som låg strax intill Götaverken hotades av elden, varför de måste utrymmas.

Från sjösidan var flodsprutorna i arbete samtidigt som bogserbåtar försökte dra undan några fartyg som låg inne för reparation på Hisingstads Mek. Verkstad, belägen alldeles väster om brandplatsen. En del fartyg han man få undan innan lågorna kastade sig över det lilla varvet. Det sista fartyget som drogs bort hade redan antänts av elden, men klarade sig från att helt bli lågornas rov.



Branden i Strömman & Larssons Brädgård 1925.

Dåvarande brandförman Eng, som tjänstgjorde på den stora flodsprutan berättade i en tidningsintervju följande om "Pentas" förlisning:

"På grund av "Pentas" smidighet hade hon kommit långt in i en av hamnbassängerna vid Strömman & Larssons brädgård för att bekämpa elden. Jättestora lågor slog långt över älven. Hettan var ohygglig och det fanns inget annat att göra än att ta till reträtten. Det såg ut som om inte ens detta skulle vara möjligt. "Penta" som var innanför den stora flodsprutan hade det givetvis ännu värre. Det var helt och hållet omvärld av lågor och motorn fungerade inte, så man kunde inte backa tillbaka. Åtta eller nio man var ombord. Den ene efter den andre hade börjat kasta av sig kläderna, en del hann inte ens det, och så störtade de i vattnet.

Fem eller sex togs ombord på den stora flodsprutan. De var fullkomligt lamsagna av hettan. När vi skulle hjälpa dem ombord var de så stela, att de inte kunde kröka på knäna och kliva över relingen. En eller två togs om hand av Strömmans bogserbåt, som låg utanför oss. Sedan gällde det för oss att komma ut. Det visade sig mycket svårt, därför att passagen var så smal. Den nämnda bogserbåten kom oss till hjälp. För hettans skull kunde de inte komma intill, men till sist kastade vi ut en tross som de fick tag i och så kom vi ut från eldhavet.

Vi trodde att vi fått med oss samtliga från "Penta". Men tyvärr var det två man som gått förlorade: K Svensson och H. Lundkoist. Svensson vill jag minnas att jag såg i vattnet ett slag. Huvudet stack upp över vattnet och så höll han sig i relingen på "Penta". Men så kantrade plötsligt "Penta". Sakerligen försvann han då i djupet. Lundkoist såg jag aldrig till. Villervallan var förfärlig och vi som var oerhört pinade av hettan kunde inte så noga lägga märke till allt som hände omkring oss."

"Flodsprutan" grupperade om och angrep åter elden samt pumpade vatten till släckningsmanskapet. Pumparna arbetade oavbrutet i ett och ett halvt dygn som branden varade. I larmjournalen för "Flodsprutan" står kortfattat skrivet:

"Larm till AB Strömman & Larssons brädgård. Pumparna i bruk från kl. 20.00 den 18 juli till kl. 09.00 den 20 juli. 7 slangledningarna användas. "Penta" uppbränd och sjunken varvid två man saknas."

Den dramatiska storbranden hos Strömman & Larssons brädgård blev ett hårt slag för Göteborgs brandkår. Inte nog med att två brandmän fick sätta livet till, kåren förlorade även en av brandbåtarna.

Varför man inte ersatte den förlista "Penta" känner jag inte till, men nog borde försäkringen (om det nu fanns någon) ha täckt kostnaderna för ett nybygge.

Det är möjligt att man istället påskyndade planeringen av en ny motordriven flodspruta som ersättning för den gamla ångdrivna från 1908.



Strömman & Larssons Brädgård 1925.



"m/s Flodsprutan II" byggd vid Lindholmens varv 1931 Foto: okänd / Digitaltmuseum

Nya flodsprutor byggs

Behovet av en ny modern motordriven flodspruta stod högt på önskelistan.

Inte nog med att man förlorat en båt vid branden hos Strömman & Larsson, man hade även påtagligt blivit varse om nödvändigheten av att ha ett effektivt brandförsvar i hamnen.

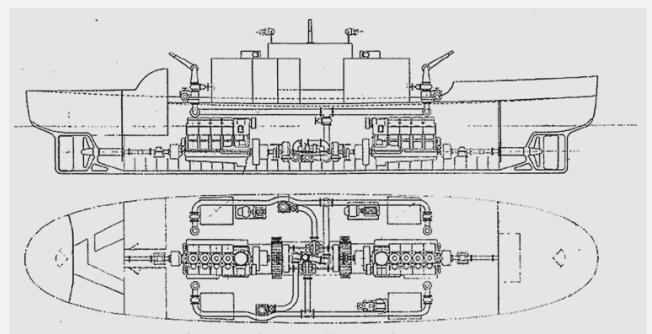
Med vunna erfarenheter var det tydligen inte svårt att få medel till en ny flodspruta. Efter endast 6,5 år kunde man mottaga ett nybygge. Det blev åter Lindholmens varv som tog hem ordern och den 14 januari 1932 levererades nybygget som döptes till "Flodsprutan II". Den gamla ångdrivna flodsprutan blev nu reservbåt.

Dimensionerna på "Flodsprutan II" var 26 x 5,8 x 2,1 m och bruttodräktigheten 136 reg. ton. Två 4-cylindriga Nohab diesel-motorer om vardera 240 hk drev de båda propellrarna, en i fören och en i aktern, som gav henne en fart av 11 knop. Två brandpumpar JMW på vardera 6000 l/minut gav vatten åt flodsprutans fyra kanoner och 24 uttag. En 12 meters bordningsstege fanns monterad på fördäcket.

I början på 1960-talet utrustades fartyget med en 3000 liters tank för skumvätska.



"Flodsprutan II"



Maskin- och pumparrangemang



"Flodsprutan I" inköpt år 1940

När andra världskriget bröt ut 1 september 1939 gick brandkåren över till sin krigsorganisation. Vid Tysklands angrepp på Danmark och Norge den 9 april 1940 befarade man att Göteborgs hamn skulle utsättas för bombangrepp. För att inte ha båda flodsprutorna på samma ställe flyttade man av säkerhetsskäl den gamla till Hultmans holme, där hon låg i tre dygn.

Som ersättning för den gamla ångdrivna flodsprutan beställde man i början av 1940 en ny båt hos AB Lödöse Varf, Lödöse. Namnet blev "Flodsprutan I".

Dimensionerna var 14,55 x 3,5 x 1,4 m. En Penta-Hesselman motor på 145 hk gav henne en fart av 9 knop. Vattenkanonen och de sex uttagen fick vatten från en centrifugalpump på 4600 l/minut. "Flodsprutan I" var byggd för att kunna gå in i kanalerna och på åarna som hade sitt utlopp i hamnen.

Båten byggdes med låg profil bl.a. för att snabbt kunna ta sig under broarna och uppför Säveån till SKF:s fabriker, som ju var en viktig industri för vårt militära försvar. Förberedelser gjordes och man till och med breddade ån vid ett ställe för att båten snabbt skulle kunna vända.

De hårda vintrarna i början av kriget ställde till med besvär på grund av isanhopningen i hamnen. I Rosenlundskanalen där den gamla ångsprutan låg upplagd som reservbåt, var issituationen mycket besvärlig och man hade stora problem att hålla isfritt runt båten. Isen tryckte upp henne och risk förelåg att hon skulle kantra.

Allt gick dock bra och 1941 flyttades hon till Nya Varvets Örlogsdepå, där hon även kom att tjänstgöra som värmekälla för där förlagda U-båtar. Inför den nya arbetsuppgiften målades hon om i den grå kommissfärgen. Givetvis kunde brandkåren disponera henne om behov skulle uppstå.

Brandkåren hade nu tre båtar. "Flodsprutan" (1908), "Flodsprutan I" (1940) och "Flodsprutan II" (1932). Den äldsta skulle givetvis ha sålts efter leveransen av "I:an" men p.g.a. kriget fick hon vara kvar som reserv. Efter krigsslutet återgick hon till läget vid Rosenlundskanalen.

Nu vart "Flodsprutan" överflödig och man beslöt att skänka henne som gåva till Åbo i Finland, dit hon överlämnades den 2 augusti 1947 vid en ceremoni i Göteborgs hamn. Därefter kördes hon till Åbo av personal från flodsprutorna.

Efterkrigstiden var en mycket expansiv tid för industrin. Varven byggde fartyg som aldrig förr och godstrafiken över hamnen ökade stadigt, inte minst oljehanteringen.

1947 blev ett arbetsamt år för brandkåren som noterade rekord i antalet utryckningar. Flodsprutorna utryckte 55 gånger och gjorde den största insatsen vid den stora branden i skjulbebyggelsen vid Järntorget.

Explosion i tanker i Ryahamnen

På juldagen 1953 inträffade en våldsam explosion ombord på kusttankern "Gustav Reuter" i Ryahamnen, varvid en man omkom. Till Brandkåren inkom larm kl.17.45 om en explosion i Ryahamnen. Utryckningen skedde omedelbart från stationerna Lundby och Huvudstationen samt med den stora flodsprutan "Flodsprutan II". Skeppare ombord var brandförman Henry Persson som berättar om händelsen:

"Jag stod och pratade med min fru i telefon. Vi bodde på Carnegiegatan 7 i Majorna, vilken ligger ca 1,5 km fågelvägen från Ryahamnen. Ett fönster stod öppet i kammaren och rätt som det var under telefonsamtalet sa min fru:

- Oj! Vad var det som small?

- Det var väl några ungar som sköt ute på gården, sa jag.

Men det var det inte, för när vi pratat ytterligare ca. en halv minut sa hon:

- Oj! Nu blåste gardinen in här.

- Då är det något som har hänt, och vi får säkert larm om en stund.

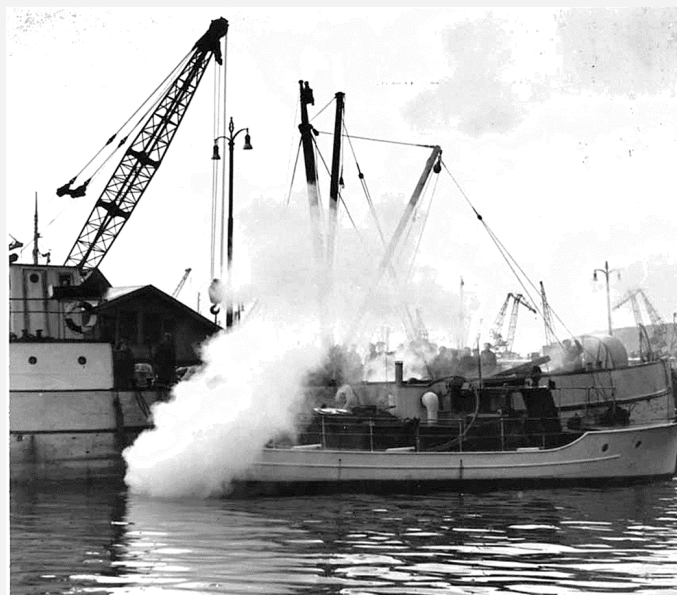
Vi fortsatte att prata och så gick larmet. Nu visste jag i alla fall åt vilket håll olyckan skett. Jag trodde först att det var på Örlogsvarvet Nya varvet och att någon ammunition exploderat.

Jag gick ut i korridoren och då kom en man från alarmcentralen och meddelade att det skett en explosion någonstans västerut i hamnen. Vi sprang ner till stationshallen och båtbesättningen samt släckningsstyrkan kördes ner till "Flodsprutan II".



"Flodsprutan II"

Insatt vid brand i Tingstad 1960 03 14



"Flodsprutan I" vid Lilla Bommen år 1950

Ombord på båten hade maskinfolket, som låg ombord, redan startat upp de två Nohab-maskinerna. Vi lade loss och jag satte kurs västerut, där vi såg ett eldsken men eftersom älven svänger kunde vi inte se var det brann någonstans.

När vi kom en bit ner för älven i höjd med Majnabbehamnen, såg vi att det var i Ryahamnen.

När vi kom fram låg det en tankbåt kantrad, men flöt fortfarande delvis och brann intensivt.

Det var motortankern, "Gustaf Reuter".

Vi gick upp akter om styrbord på norska tankern "Credo" mot vraket och förtöjde där. De två förliga kanonerna kördes igång och med dessa bekämpades elden som även fått fäste i färgen på "Credos" bordläggning. När branden var bekämpad så hade "Gustaf Reuter" sjunkit. I detta läget visste vi inte om det fanns folk instängda ombord i vraket.

Dessbättre visade det sig att så inte var fallet.

Den ende som saknades var matrosen Norin som höll på att spola tanken då explosionen inträffade.

Vi kunde nu förhålla oss närmare vraket så vi nästan låg en bit över det. Stegen restes upp mot "Credo" och vi kunde komma ombord på henne och fullbordade jobbet tillsammans med styrkorna från land. Efter några timmar var arbetet för vår del slutfört och vi återvände med "Flodsprutan II" till läget vid Rosenlundskanalen.

Den största industribranden i Göteborg

Den 19 juli 1956 rasade en storbrand i Tingstad mellan Marieholmsbron och Ringön på Hisingen.

Aldrig tidigare hade så stora ytor industrimark blivit avbrända i Göteborg som vid denna svåra brand då ett ca. en halv kvadratkilometer stort område eldhärjades.

Branden började vid 17-tiden i AB Göteborg-Dals pappersbruk i Tingstad, beläget vid Marieholmsbron och när brandkåren anlände slog lågorna ut ur fönstren och spred sig i den hårda vinden med stor hastighet.

Strömman & Larssons Brädgård som låg strax väster om hotades och antändes inom loppet av en timme. "Flodsprutan II" som anlant till platsen började mata ut slang till brandmännen men i den rådande vinden övertändes snabbt en lång länga av lagerhus utefter älven inom loppet av fem till sex minuter och branden utvecklades till en eldstorm. I detta läge fick man p.g.a. den oerhörda hettan snabbt hugga av slangarna som var utlagda från "Flodsprutan" och backa för fullt ut från det hotande området.

Branden spred sig sedan ända ner till Ringökanalen, där man till slut kunde stoppa eldens framfart. Vid 21-tiden hade man den vidsträckta eldhärden under kontroll och ett digert efter-släckningsarbete kunde ta sin början.

Alla tillgängliga resurser togs i anspråk och hjälp fick man av grannkommunerna Mölndal, Kungälv, Partille och Lerum.

Dessutom ställde stadens fem militärförband upp med värnpliktiga. Många frivilliga var också med och bekämpade branden.

Skadorna beräknades till ca 15 miljoner kronor i dåtida penningvärde.

För att klara beredskapen för ytterligare larm i staden ställde Götaverkens industribrandkår upp som utryckningsstyrka. Något brandlarm inkom dock inte.



Den 19 juli 1956 rasade en storbrand i Tingstad i bland annat Strömman & Larssons Brädgård.



Observera "Flodsprutan II" i bildens vänsterkant. Släckningen fick avbrytas och båten snabbt backa från den anstormande elden och intensiva hettan.



*"Flodsprutan I" och "Flodsprutan II" vid branden i Magasinskvartret den 9 juni 1963.
Foto: GP/Kamerareportage AB*

Räddnings- och brandbåt Göte - utvecklingen i modern tid

De båda flodsprutorna "1:an" och "2:an" kom under många år att vara grundstommen i hamnens brandförsvar.

I början på 1960-talet fanns tre storvarv i Göteborg och Götaverken var i färd med att uppföra ett fjärde ute vid Arendal.

Hamnen växte västerut med nya hamnanläggningar och det var i detta läge man började planera för en ny modern brand- och räddningsbåt.

Det var framför allt oljehamnarnas utbredning och raffinaderiernas expansion som drev på utredarna.

Beställningen gick till AB Åsiverken i Åmål och leverans skulle ske 1971.

I samband med leveransen av nybygget som i dopet fått namnet "Göte", ändrades namnet på de äldre flodsprutorna till "Brandbåt 1" respektive "Brandbåt 2".

Utredarna hade gjort studieresor i våra grannländer och med vunna erfarenheter konstruerades stadens nya brandbåt.

Längden var 27,7 m, bredden 7 m och djupgåendet 2,72 m. Huvudmaskinen utgjordes av två Deutz diesel-motorer om vardera 600 hk. De två brandvattenpumparna var dimensionerade för 16 000 l/min. vid 150 mvp. och skumvätsketanken var på 10 ton.

En 16 meters hävare med vattenkanon byggdes på däckshuset. För manövrering fanns även en hydraulisk driven bogpropeller.

Farten uppgick till 12 knop och bruttodräktigheten 140 ton.



Ett festligt mottagande var planerat för "Götes" ankomst till Göteborg den 17 juli 1971 men på grund av den inträffade Poona-katastrofen i Lundbyhamnen två dagar tidigare, ställdes festligheterna in. Istället avgick "Göte" så fort som möjligt efter övertagandet från varvet mot Göteborg. Man gick på natten nedför Göta Älv och anlände tidigt på morgonen lördagen den 17 juli till Lundbyhamnen. Branden på "Poona" var fortfarande intensiv och man beslöt att sätta in "Göte" i släckningsarbetet, så "Göte" gick till angrepp mot elden och fick sitt elddop på sin första dag som brandbåt för Göteborgs Brandförsvär.

I samband med "Götes" leverans flyttade man Båtarnas tilläggsplats från innerhamnen till ett nytt läge i KA-4:s hamn vid Käringberget. Anledningen var att få kortare gångtid till oljehamnarna. Meningen var att flytta samtliga brandbåtar dit ut, men med Poona-branden i färskt minne beslöts att låta den lilla "Brandbåt 1" ligga kvar i det gamla läget för att få en bättre beredskap i innerhamnarna. Även en mindre oljeskyddsbåt "Moses", ägd av hamnen men bemannades av "1:ans" besättning, läg i det gamla läget.



"Göte" på ingång till "m/s Poona" den 17 juli 1971.



Räddningsbåten "Göte" levererades i juli 1971 och ses här i action vid Poona-branden

1974 inkorporerades grannkommunen Styrso med Göteborg. Nu ställdes nya krav på Brandförsvaret som ju även skötte ambulanstransporterna inom kommunen. Vem skulle utföra sjötransportens del av ambulanstransporten?

Lösningen blev att man på våren 1976 inköpte en snabbgående plastbåt, typ Nordsjö 33. Båten som fick namnet "Arvid" utrustades även för brandbekämpning. Längden var 10 m och bredden 3,68 m samt ett djupgående på 1,07 m. Två Sabre-motorer gav en fart av 28 knop. Brandkåren hade nu ett mycket stort område i skärgården där man hade ansvar för både brandbekämpning och ambulanstransporter. Ambulansbåten betjänades av samma besättning som bemannade "Göte". Den lilla "Brandbåt 1" stationerades på Donsö och bemannades av deltidskåren på ön.

Den äldsta brandbåten från 1932 ansågs nu ha gjort sitt och det var inte försvarbart att hålla henne som reservbåt. "Brandbåt 1" på Donsö blev reservbåt och samtidigt hyrde man in en av Röda Bolagets bogserbåtar, med en timmes anspanningstid, då "Göte" låg på varv för årlig översyn.

"Brandbåt II" överlämnades till Sjöfartsmuseets fartygsmuseum i Lilla Bommen 1977 och blev nu museifartyg. Hon ligger idag vid Göteborgs Maritima Centrum och på somrarna kan man få se hennes vattenkanoner i aktion till glädje för besökarna.

Onsdagen den 11 augusti 1982 rasade en våldsam brand i ett bostadskvarter på Lindholmen. Vattentillförseln var minimal eftersom Vattenverket höll på med ledningsarbeten. Härigenom fick branden en snabb spridning. Brandbåten "Göte" som larmats avgick till Sannegårdshamnen, varifrån slangar utlades och försörjde släckningsmanskaper med vatten. Utan "Götes" insats hade förmodligen mer än ett kvarter brunnit ner.

Den snabbgående ambulansbåten var inte byggd för sin verksamhet utan som en vanlig standardbåt. Det fanns bara ett invändigt utrymme som både besättning och patient fick samsas om. Ur navigeringssynpunkt och vård av patienten var det ingen bra lösning. Därför planerades en ny båt som båtpersonalen fick vara med om att ta fram.



1976 inköptes Kårens ambulans- och räddningsbåt "Arvid"



"Folke"

Foto: B Söderberg

Båten "Folke", vilken fick namnet från dåvarande brandnämndens ordförande Folke Björkman, byggdes i aluminium av Dockstavarvet i Docksta, och levererades i maj 1987. "Folke" hade en längd av 12,5 m, bredd 3,9 m och ett djupgående på 1,3 m. Displacementet var 12 ton. Båten utrustades även med en brandpump på 1 000 l/min. samt en skumvätsketank. Huvuduppgiften var sjuk- och olycksfallstransporter som låg runt 350 per år.

När det blev isvintrar användes "Göte" eftersom "Folke" inte lämpade sig för gång i is. "Folke" användes även för länsdragning vid oljeutsläpp med mera.



Foto: B Söderberg