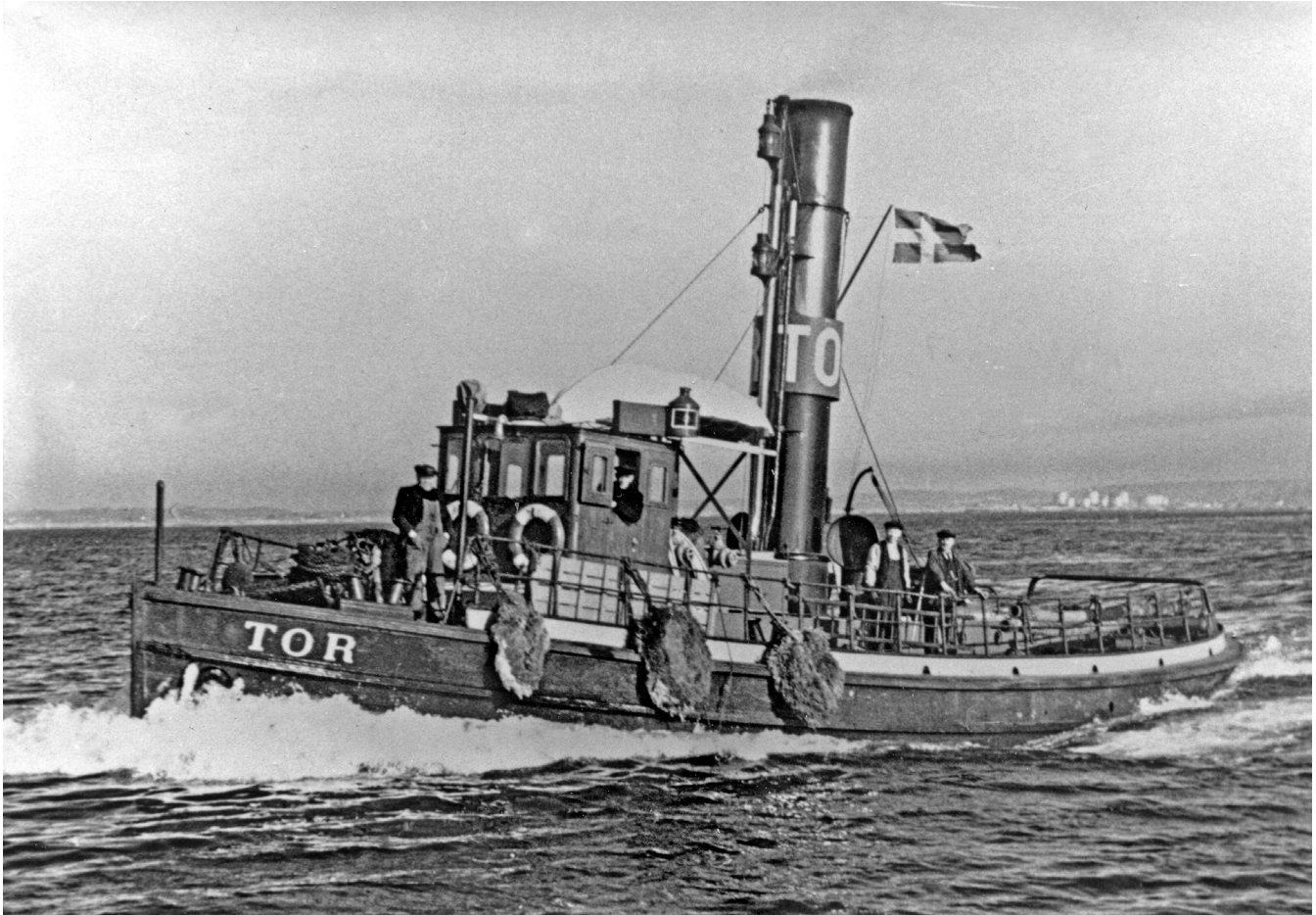


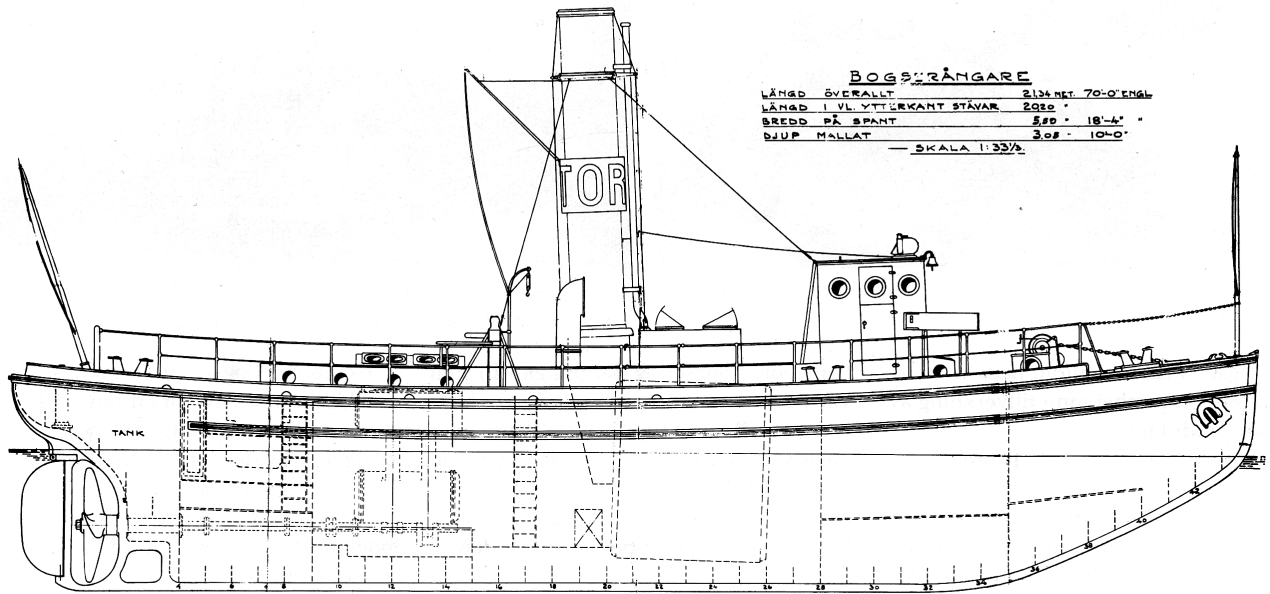
MÅNADSFARTYGG april 2025



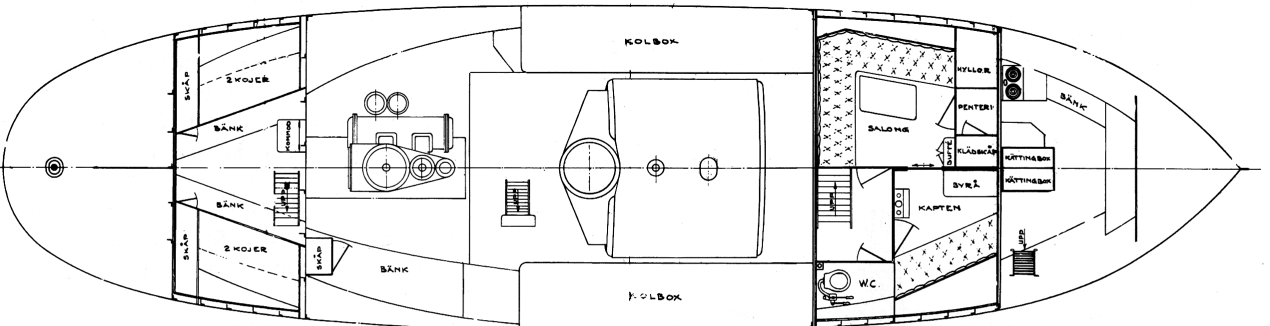
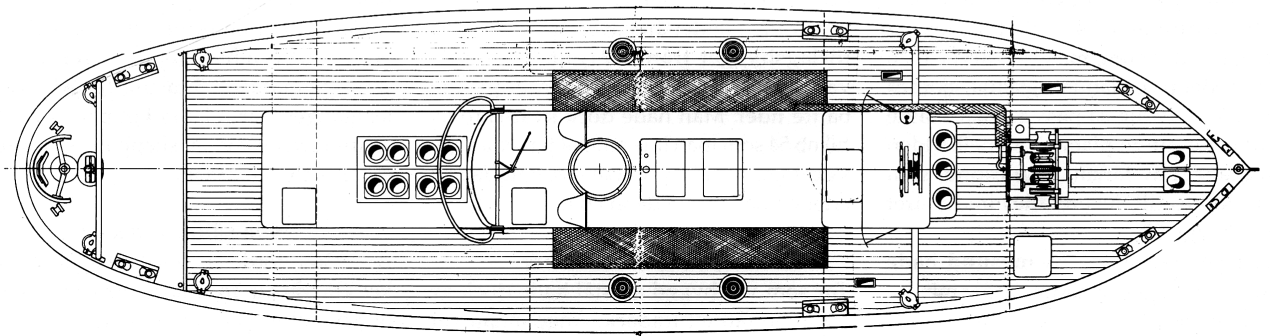
## 98 åriga bogserångaren Tor lever idag 2025 som husbåt vid Söder Mälarstrand och heter Måsen

Byggd på Lundby Mekaniska Verkstad 1927 - 1928 av stål, bygg nummer 56. Kölsträcktes den 30 juli 1927 och sjösattes den 18 april 1928.

Dimensioner: 21,34 x 5,59 x 3,05 m. Dräktighet: 76,15 brt, 9,74 nrt. Maskineri: En compoundångmaskin om 313 ihk. av Lundbys fabrikat. Pannan tillverkad av Lindholmens varv. År 1957 installerades en Ruston & Hornsby 4-takts enkelverkande 6-cylindrig dieselmotor om 500 ehk. Denna motor togs bort innan Tor såldes till Stockholm den 29 maj 1984.



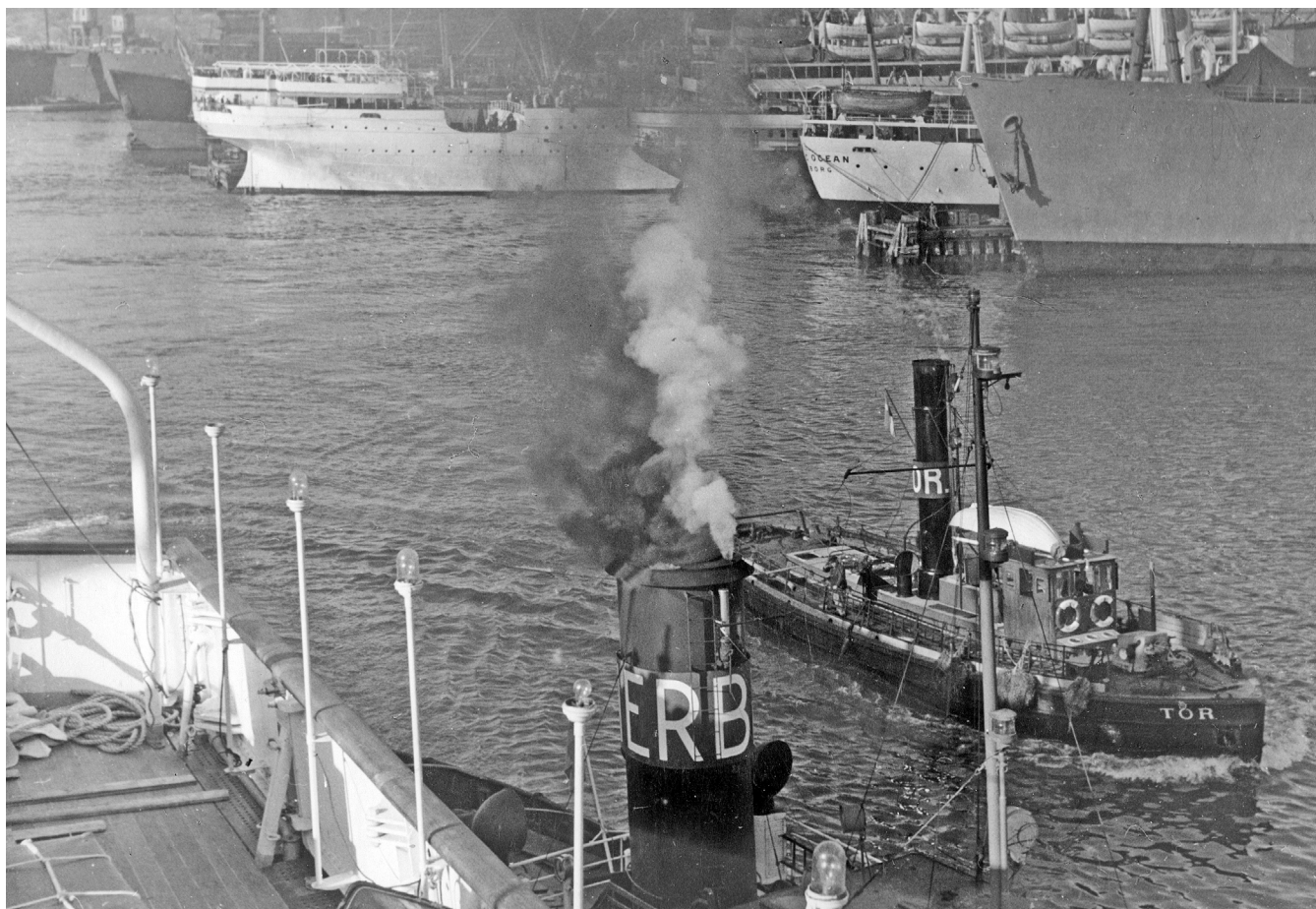
**BOGSURÄNGARE**  
 LÄNGD ÖVERALLT 21,34 MET 70'-0" ENGL  
 LÄNGD I VL. YTTERKANT STÄVAR 20,80 "  
 BREDD PÅ SPANT 3,68 " 12'-4" "  
 DJUP MALLAT 3,68 " 12'-0" "  
 — SKALA 1:33 1/2



Nº 931.

A-B LUNDBY MEK. VERKSTAD.  
 MAJ 1929 HR-n  
 RITH. Nº 931.

Ritning utförd av Henry Rydén, AB Lundbys Mek. Verksatd. (Från Länspumpen 1987:3.)



*Herbert och Tor i arbete på älven utanför Eriksbergs varv med många reparenter och nybyggen. Foto Ture Rinman.*

De svåra tider som rådde på 1920-talet medförde stora problem för Lundby Mekaniska Verkstad. Det lilla varvet nödgades därför minska arbetsstyrkan och för att ge sysselsättning åt dem som fick vara kvar så byggdes på spekulatior både ångmaskiner och bogserbåtar. Dessutom hade man reparationsverksamhet samt tillverkning av gjutjärnprodukter. Sedan i början av 1921 då Björn levererats, hade man inga båtar i orderboken. Därför startade man ett bogserbåtsbygge på spekulatior som fick nybyggnadsnummer 53. Inte förrän 1928 blev detta bygge sålt och som fick namnet **Framnäs**. År 1922 började man bygga ytterligare ett förlagsbygge, denna båt var av den större typen och den fick sannolikt byggnadsnummer 54. Arbetet gick på sparlåga under åren, men då varvet 1926 fick en order på en landsvägsfärja, gjordes bogserbåten färdig så pass att den kunde sjösättas för att ge plats på stapelbädden åt byggandet av färjan. **Svanesund**, som färjan döptes till, levererades under året som nybygge 55. Efter leveransen av **Svanesund** hade man således i lager en nästan färdig mindre bogserbåt, nybygge 53, och det 1926 sjösatta skrovet av den större bogserbåten som sannolikt fått nybyggnadsnummer 54.

#### **Order på bogserbåt**

Den 7 juni 1927 fick man äntligen en order på en bog-

serångare. Det var Röda Bolaget (Göteborgs Bogser- & Bärgnings AB) som var i behov av en isbrytande större bogserbåt av Ragnar-typen. Helst hade man velat sälja det mindre förlagsbygget som var i stort sett färdigt, men nu fick man omgående sätta igång att bygga en större bogserbåt av Ragnar-typen. Redan den 30 juli 1927 kölsträcktes nybygget, och den 18 april 1928 var det dags för sjösättning. Drygt två månader senare, den 29 juni, levererades nybygget med namnet **Tor** till beställaren Röda Bolaget. När man under året även lyckades sälja förlagsbygget från 1921, nb 53, kände varvsledningen förmodligen hopp om bättre tider. Man hade dock kvar skrovet till nb 54 som man inte arbetat på sedan sjösättningen 1926, och man sökte nu febrilt efter en köpare till denna båt.

#### **Tor, en god isbrytare**

**Tor** som var byggd av stål hade dock av tradition fått ett trädäck. Ångpannan var byggd av Lindholmen – Motala på grannvarvet Lindholmens Varv, medan man vid varvet tillverkade ångmaskinen som var en compoundmaskin om 313 ihk. Propellern var 4-bladig med diametern 1.98 m. Varvtalet var 155 varv/minut. Göteborgs Bogser- & Bärgnings AB fick med leveransen av **Tor** ett fint tillskott till sin bogserbåtsflotta. Erfarenhet av typen hade man av den på Lundby 1913 byggda bogserångaren **Ragnar**.



*Utanför Eriksbergs varv bogserar Röda Bolaget tankern Saturnus i slutet av 1940-talet. Arkivbild Bertil Söderberg.*

Eftersom de flesta av Röda Bolagets bogserbåtar även befordrade passagerare vid olika tillfällen, ansökte man om passagerarcertifikat även för **Tor**. Sjöfartsinspektionen tillät transport på Göta älv och i hamnområdet med 97 respektive 135 passagerare.

Vid provturen utföll alla tester till full belåtenhet och bland annat stoppade **Tor** från full fram på endast 2,5 fartygslängd. Bränsleåtgången var 2,1 ton kol per dygn. Besättningen bestod av skeppare, maskinist, eldare och däcksmän.



### Nya säkerhetskrav

År 1936 infördes nya säkerhetsregler vilket krävde att Tor måste utrustas med en livbåt, vilken var svår att placera ombord. Till slut fann man lösningen genom att placera livbåten upp- och nervänd mellan styrhyttstaket och skorstenen. Livbåten var en bohuseka med måtten 3,84 x 1,5 x 0,55 m och med plats för 7 personer. Sjösättningen skedde med en talja uppriggad i skorstenen. År 1937 fick Tor sin livbåt, vilket medförde att båtens exteriör blev helt annorlunda med den upp- och nedvända livbåten.

Vintern 1928 – 1929 var sträng med mycket is, och Tor användes flitigt som isbrytare inte bara i hamnen utan även i skärgården.

Andra arbeten var assistans av amerikabåtarna, och inte att förglömma de många sjösättningarna på varven, då man även transporterade sjösättningsgäster.

### I beredskapstjänst

När andra världskriget var ett faktum blev behovet av bevakningsbåtar stort för marinen. Tor, liksom många andra bogserbåtar, rekvirerades för beredskapstjänst. Från den 1 april 1941 och fram till den 11 juli 1945

tjänstgjorde **Tor** som bogserbåt vid Örlogsvarvet i Göteborg. År 1944 fick **Tor** minräls, men var i övrigt obestyckad och var inte heller ommålad. Besättningen var civilt inhyrd och omfattade två man på däck och två i maskin. Alla fyra kunde förläggas ombord. Besättningen som bodde i Göteborg, kunde oftast sova hemma hos familjen.

Eftersom besättningen var civil förde **Tor** inte tretungad flagg.

### Historia skrivs

Efter återlämnandet till Röda Bolaget var Tor flitigt i arbete i hamnen i den rådande högkonjunkturen efter kriget.

År 1949 skrev Röda Bolaget historia genom att installera radiotelefoni i bogserbåtarna. Tidigare fick bogserbåtarna ta vägen förbi kontoret vid Skeppsbron, för att få order som delgavs via en högtalare på huset eller via teckensignaler.

Helt ovetande, kan man säga att när det första radiotelefonisamtal gjordes mellan en bogserbåt och kontoret, så tog Röda Bolaget sitt första steg in i det som vi idag kallar IT-samhället.



1949 installerades radiotelefoni i Röda Bolagets bogserbåtar för direkt kontakt med kontoret.



*Hilding och Tor på leveransprovture utanför Långedrag den 23 juli 1957. Foto Gösta Lidén.*

### Motoriserad

På 1950-talet började lönerna stiga, och genom ombyggnad till motordrift av bogserbåtarna kunde man minska besättningarna. Röda Bolaget tog 1956 beslut om att motorisera de större hamnbogserarna, och 1957 hade **Tor** tillsammans med bolagsbåtarna **Filip**, **Hilding** och **Leif** fått motorer installerade. **Tor** fick en Ruston & Hornsby 4-takts enkelverkande 6-cylindrig dieselmotor om 500 ehk installerad. Backslaget var hydrauliskt, och propellern



*Fyra systrar, Tor, Filip, Hilding och Leif i bogserbåtshamnen vid Kusten i Majorna. Foto Torgny Andréason i augusti 1965.*

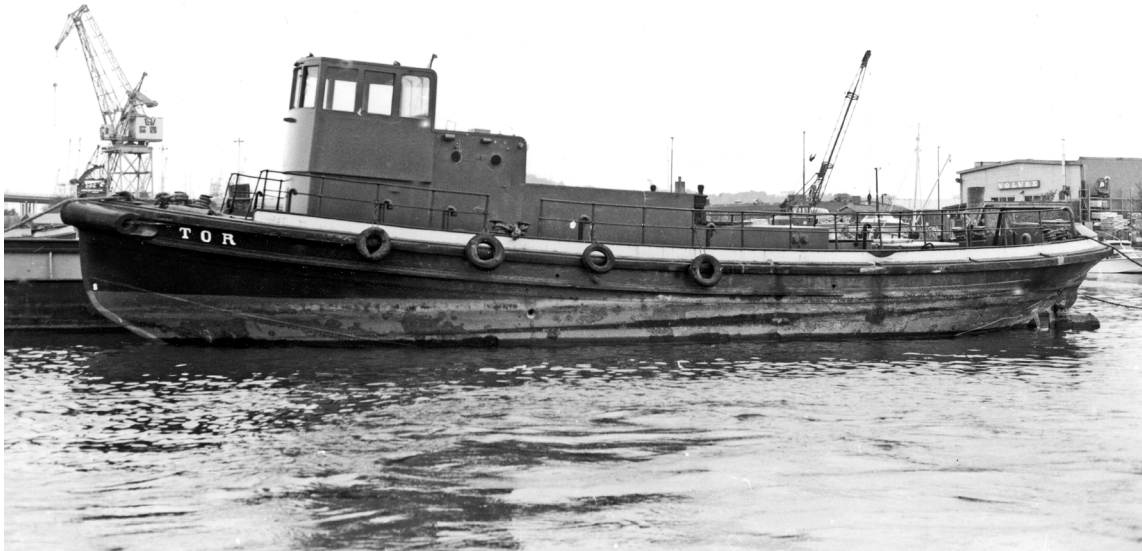


*Tor bogserar något fartyg då hon passerar Sannegårdshamnen på 1970-talet.*

hade fasta blad. Provtur gjordes den 23 juli 1957 och utföll till stor belåtenhet. Samtliga fyra ombyggda båtarna fick samma exteriör. Inte minst den stora styrhytten var ett verkligt lyft för skepparen som nu fick en betydligt bättre sikt än i den gamla. Exteriören var tilltalande, även om jag personligen tycker mer om den som ångbogserare.

Även nu fick **Tor** passagerarcertifikat, och om man färdades utanför hamnområdet så skulle en livbåt (bohuseka) medföras.

I takt med att fartygen som byggdes på varven i Göteborg, och de som besökte hamnen blev större, så byggde Röda Bolaget allt större bogserbåtar. **Tor**, som en gång var bland de större bogserbåtarna i Röda Bolagets flotta blev nu "degraderad" till att utföra mindre glamorösa arbetsuppgifter, som till exempel pråmbogseringar. Åtskilliga är de mudderpåmar som **Tor** dragit från hamnen ut till tömningsplatserna i inloppet till Göteborg. **Tor** inregistrerades den 12 januari 1967 med reg. nr. 10779 och signalen SHCW. Mellan 1977 och 1983 tillhörde **Tor** olika bolag inom Broströmskoncernen.



*Utan motor, inredning, mast och skorsten låg Tor vid pålvirket utanför Ringön och väntade på sitt öde. Foto Bertil Söderberg den 2 juni 1984.*



Vid Strömkajen låg Måsen i 20 år tills hon köptes av Magnus Elowson 2014. Foto Krister Bång den 11 augusti 2008.

### Såld till Stockholm

Den 29 maj 1984 såldes **Tor** till Marin & Maskin i Stockholm. Innan båten överlämnades så togs maskinen ut och likaså all inredning. Även masten och skorstenen samt all övrig däcksutrustning borttogs. Sedan bogserades **Tor**, som fått behålla namnet, till Stockholm. Den 15 juni 1990 uppgavs **Tor** vara såld till Wäddö Kanal HB som gav den namnet **Tore**. Bolaget som grundats 1988 hade som målsättning att bedriva passagerarsjöfart i Stockholm. Man ville också vara en partner för näringslivet och erbjöd exklusiv företagsrepresentation med utgångsplats från Riddarholmskajen ungefär där **Mälardrottningen** ligger idag. Flera mindre passagerarfartyg inköptes och man hade stora planer. Det var säkert också meningen att **Tore** skulle byggas om men

man hade satsat för hårt och den 21 april 1992 gick bolaget i konkurs.

Den 16 juni 1992 såldes **Tore** av konkursförvaltaren till Aug. Lindholms Eftr. AB, Stockholm som döpte om sitt förvärv till **Måsen**. Hon byggdes om till förrådspråm för Stockholm Sightseeing. Samma år övertogs denna verksamhet av Ångfartygs AB Strömma Kanal. När det var klart 1994 lades hon vid Strömkajen vid Strömbron. Exteriört såg hon ut som en mindre skärgårdsbåt och få är väl de, som såg henne ligga där vid Strömbron, som kan ana att hon en gång varit en kraftfull bogserbåt som assisterat de stora amerikabåtarna vid deras avgång och ankomst till Göteborg.

I januari 1999 såldes Ångfartygs AB Strömma Kanal till Bore Lines AB (finskt bolag) och i februari 1999 bytte Bore Lines AB namn till Strömma Turism & Kanal AB. Den 19 december 2014 såldes **Måsen**, fortfarande utan motor, till Magnus Elowson, Pampas Marina i Solna. Den gamla bogserbåten byggdes nu om fullständigt och fick ett utseende som en liten skärgårdsbåt. All inredning och ballast togs bort varefter hon byggdes om till körbar husbåt inklusive nyinstallation av all inredning, maskin, drivlina och styrning. Projektet var klart 2016.

**Måsen** placerades vid Söder Mälmarstrand där hon är en del av Föreningen Stockholms Skeppsbostäder. År 2018 överfördes hon till båtregistret med signal SFE-2084. Magnus Elowson äger fartyget ännu 2025.

*Källor:*

*Sjöfartsinspektionen  
Sjöfartsmuseet, Göteborg  
Svensk Sjöfarts Tidning  
Christer Samuelsson*



Måsen vid Söder Mälmarstrand. Ankarklyset är det enda som vittnar om en annan tid då Tor var en ångbogserbåt. Foto Krister Bång den 5 maj 2024.