

Ångbåtstrafik till södra skärgården genom åren

Utdrag ur tidningen: Skärgårdsbåten nr 2 - 1975 – Stiftelsen Skärgårdsbåten

Sedan år 1970 trafikerar Waxholmsbolaget som bekant en passbåtslinje mellan Saltsjöbaden och Nämdö i anslutning till vissa tåg på Saltsjöbanan. De senaste åren har denna passbåt (oftast "Silverö" eller "Tärnan") på vägen också anlöpt några bryggor i yttre delen av Ingaröfjärden, men förslag att den även skulle gå in till några ställen på själva Ingarölandet har hittills mött hårdnackat motstånd. Ändå är detta ett trafikområde där Waxholmsbolaget ända fram till krisåret 1951 bedrev en omfattande trafik, både med direktbåtar till **Dalarö - Ornö - Utö** och till Nämdö och med passbåtslinjer från Saltsjöbaden till öarna däromkring.

Trafiken till **Dalarö** (och, då vädret tillät, även Utö) började Waxholmsbolaget med redan 1852, då "Ægir" eller "Ran" gick dit tre turer i veckan. År 1854 fick de konkurrens av den nybyggda hjulångaren "Wermdö", som tillhörde grosshandlaren Samuel Godenius, sedan två år ägare till Gustafsbergs Fabriker. 1858 flyttades den dock till Gustavsbergstraden, och först 1865 satte Godenius in en ny **Dalaröbåt "Jacob Bagge"** som var lång och smal och drevs av hjul med rörliga skovlar. Den konkurrerade lätt ut Waxholmsbolagets gamla "Ægir" och "Ran" och 1870 lade bolaget ned sin trafik på **Dalarö**.

"Jacob Bagge" blev ändå inte ensam på traden många år. Våren 1873 satte nämligen det nybildade Ångbåtsbolaget Dalarö in propellerångaren "Dalarö", som tidigare i två år gått Stockholm - Kihl (1871 även till Gustavsberg) under namnet "Skurusund", och hösten 1874 togs "Jacob Bagge" ur trafik. Det var tydligen flera som hoppades på en ökande resandeström till **Dalarö**: 1816 bildades nämligen ytterligare ett rederi för denna trafik, Ångbåtsbolaget Nya Dalarö, som i november samma år kunde ta emot den nybyggda "Dalarö Ström" från Bergsunds varv. Det blev dock ingen konkurrens: i mars 1877 beslöt man att i stället slå ihop de två rederierna.

Nybyggda "Victoria" gör succé

Någon riktig turistångare var ändå inte "Dalarö Ström" i sitt ursprungliga utseende, även om försalongen kanske redan då var som ett himmelrike för skärgårdsborna. Sommaren 1883 gjorde därför den tillfälligt insatta "Victoria" stor succé på **Dalarötraden**. Bergsunds mekaniska verkstad hade ju byggt henne på spekulation 1881 men inte fått någon köpare till fartyget. I egen regi lät varvet 1883 "Victoria" gå mellan Stockholm och **Dalarö**, och hade inte Waxholmsbolaget köpt båten 1884 kunde den kanske ha fortsatt med denna trafik. Ångbåtsbolaget Nya Dalarö kom dock med en nyhet 1884: den nya eleganta "Sirius", som levererades från Lindholmens varv på sensommaren. Den äldsta av rederiets ångare, "Dalarö" fick gå säsongen ut och såldes följande år till Ryssland. Ungefär samtidigt som "Dalarö Ström" började sina turer öppnades en annan trafikled genom Ingaröfjärdens inre del, och med Tyresö vid Erstaviken som slutbrygga, Här insattes nu ångslupen "Strömma Kanal", byggd 1865, som 1876 ersatts på leden till Stavsnäs och Sandhamn av den nybyggda "Stafsnäs". Den lilla "Strömma Kanal" såldes i juni 1879 till Riga och fick namnet "Paul", men trafiken till Tyresö upphörde inte för det. Gustavsbergsbolaget satte nämligen här in sin propellerångare "Wermdö", byggd 1873, och på hösten 1879 förlängde man på prov linjen ut till Nämdö och Runmarö. Trots att lönsamheten till en början var mycket dålig fortsatte man med denna trafik. T.o.m. 1893 sköttes den av samma båt, som 1881 omdöptes till "Gustafsberg III", och 1894-1900 gick "Gustafsberg I" Stockholm – Tyresö - Nämdö – Runmarö.

Saltsjöbanan invigs

År 1894 gick Ångbåtsbolaget Nya Dalarö över styr. Skälen var flera. Sedan våren 1890 hade man en konkurrent i ångaren "Utö" (ex "Öster - Åker"), som tillhörde Ångbåts AB Stockholm - Utö (senare Förnyade Ångbåts AB Stockholm - Utö). Ett ännu allvarigare bekymmer fick man sommaren 1893, då jämvägen Stockholm - Saltsjöbaden (Saltsjöbanan) öppnades för trafik. Redan i mitten av maj 1893 kunde Stockholmsarna resa ut till det nya villasamhället per båt, med den av järnvägsbolaget hyrda "Eskilstuna II".

Sista veckan av juni gick ångfärjorna "Saltsjöbaden I" och "Saltsjöbaden II" dit ut, och den 1 juli invigdes så Saltsjöbanan.

Järnvägsbolagets ledning, i praktiken kapten Gustaf Wallenberg, var redan då inne på tanken med passbåtstrafik i anslutning till tågen, och i augusti och september 1893 gick "Eskilstuna II" sedan på prov Saltsjöbaden - **Dalarö**. Följande år hyrde man "Dalarö Ström" för 4.000:-, fraktade med den

23.885 passagerare till **Dalarö** och gjorde en nettovinst av 2.338 kronor. Den andra passbåtslinjen som G.O. Wallenberg tog upp i augusti 1894, med ångaren "**Skärgården**" (ex "Fahle Bure") till Kolström - Strömma kanal-Djurö, gick dock med förlust.

"**Sirius**" inköps från Södertälje i början av år 1895 fick Dalarö-bolagets två ångare så nya ägare. Tolvknopsbåten "**Sirius**" inköptes av Södertälje Ångbåtsbolag och fick nya trafikuppgifter, men "**Dalaröström**" återinsattes på sin gamla trad av det nybildade Ångbåts AB Södertörn, med hemorten Ösmo.

Dalaröbåtarna gick nämligen vid denna tid ända ned till Nynäs (via Muskö); För passbåtssturena Saltsjöbaden - **Dalarö** behövdes en ny båt.

Det blev Transportbolagets ångare "**Maria II**", som tidigare gått Stockholm-Köping; - Dess snabbhet medförde att man med snabbtåget "**Dalarö-expressen**" kl 4 e.m. och anslutande. Båttur kunde komma från Stockholm till **Dalarö (Vadviken)** på 1 1/2 timma. Det blev en mycket uppskattad förbindelse med 24-25.000 resenärer varje år. 1898 ombyggdes båten en hel del och fick namnet "**Express**". 1901 övertogs hon av Ångbåts AB, Dalarö – Saltsjöbaden och 1909 av Ångbåts AB Södertörn.



Bild ur tidningen Skärgårdsbåten



Bild från <http://www.dalaro.info/>

Den andra passbåtslinjen från Saltsjöbaden, till Djurö via Strömma kanal, hade visserligen inte gett något lysande resultat första säsongen, men idén ansågs ändå vara värd ett nytt försök. Sommaren 1895 satte man därför in ångslupen "**Kung Carl**" (ex "Brage") på denna led och utsträckte vissa turer till Sandhamn; Nu. blev det vinst och ett passagerarantal av 8.036 st. Denna siffra sjönk dock till 5.928 följande år, och 1897 blev det ingen fortsatt trafik.

Under 1898 prövades ett nytt arrangemang. Strömma-kanal bolagets nyinköpta ångare "**Gurli**" (ex "Trosa" ex "Lofö" ex "Åkers Kanal" ex "Nya Åkers Kanal"), som detta år gick som hjälpbåt till "**Strömma Kanal**" fick anlöpa Saltsjöbaden med anslutning till lämpliga tåg. Försöket pågick dock bara detta år. "**Gurli**" hade för övrigt redan hösten 1897 trafikerat södra skärgården, då som "**Trosa**". Utö-bolaget hade nämligen i sept. 1897 gjort upp med Noraströms Nya Ångbåts AB om försäljning av ångaren "**Utö**", och i väntan på den nya Utöbåt som skulle levereras 1898 behövdes en vikarie. Bakom denna nya Utöbåt, som levererades i juni 1898 och hette "**Prins Gustaf**", stod ett partrederi med grosshandlarna Andersson och Pettersson i spetsen. Den blev dock inte långvarig påtraden - på

hösten 1899 såldes "**Prins Gustaf**" till Stockholm-Vaxholms Rederi AB, konkurrenten till Waxholms Ångfartygs AB på Vaxholmstraden och i mellanskärgården. År 1900 sköttes trafiken till Utö av "**Freja**" ex. "Södertälje" ex "Wenngarn", en gammal skorv som Utös ägare grosshandlaren Lewin köpt från Vättern.

Stort Trafikuppsving

Ångbåts AB Södertörns trafik till **Dalarö** och Nynäs fick ett stort uppsving i slutet av 1890-talet. Alla ville eller kunde inte åka till **Dalarö** med passbåten till Vadviken, som trots allt låg på samhällets baksida. Hade man gods med ombord var det i varje fall bättre att resa med "**Dalaröström**" till någon av de fyra bryggorna på **Dalarös** ost sida. Samhället Nynäs började vid sekelskiftet också spira som havsbadort. Under 1899 sattes därför ångaren "**Nya Linköping**" (ex "Arboga 1 ex "Arboga" ex "Oscar") in som extrabåt, och 1900 gick på samma sätt f.d. norrlandsbåten "**Pehr Ennes**" Stockholm - **Dalarö** - Nynäs. I början av 1901 beställde Södertörnsbolaget ett nytt fartyg för denna trafik, från Målarvarvet. Den skulle vara färdig redan samma sommar för att ha möjlighet att konkurrera med den redan påbörjade järnvägen till Nynäshamn. Tyvärr gick inte planerna i lås och rederiet fick 1901 åter skaffa en extrabåt från annat håll, nu den gamla "**Ljusterö**" (ex "Blidö" ex "Engsö").

Först till Pingsten 1902 blev nybygget "**Södertörn**" klart, och då hade järnvägen redan hunnit ta över den största delen av trafiken. "**Södertörn**" fick därför i stället Utö som ny slutbrygga. Den gamla "**Freja**" upphörde med sina turer dit hösten 1902, och lades upp som reserv.

Trafiken till Tyresö - Ingarö - Nämndö - Runmarö, hade ju Gustavsbergbolaget skött sedan hösten 1879, trots att den faktiskt låg helt utanför fabriken intresseområde. Den gav inte någon större vinst, och när trafikanterna också började klaga över båtens långsamhet och obekvämlighet beslöt man hösten 1900 att lägga ner trafiken. Nu fick trafikanterna skapa ett eget rederi, Ångfartygs AB Stockholm - Ingarö - Nämndö, om köpte in den finska ångaren "**Nystad**", byggd 1875 i Göteborg och nu omdöpt till "**Nämndö**". Den sattes 1901 in i trafik Stockholm - Saltsjöbaden - Ingarö - Örsundet/Nämndö - Runmarö.

Sommargästerna via bryggorna närmast Saltsjöbaden, på Älgö, Gåsö och Tyresö, fick samma år också en ny passbåtsförbindelse till Saltsjöbaden. Det var bröderna John och Leonard Wahlund vilka sedan 1895 haft ensamrätt att hyra ut ångslupar, segel-, rodd- och motorbåtar i Saltsjöbaden, som satte in sin ångslup "**Stormcock**" på linjen Saltsjöbaden - Älgö - Gåsö - Tyresö.

Utom denna ägde de i början av seklet också "**Woodcock**", byggd på Bergsunds varv 1901, samt "**Gamecock**" och "**Peacock**" som hade träskrov.

Motorslupen "Skogsö"

Också Södertörnsbolaget började 1913 med lokaltrafik kring Saltsjöbaden, både till Moranedet - Skogsö och till Algöaren vid Baggensfjärden. De satte här in en nybyggd motorslup "**Skogsö**", liksom "**Södertörn**" konstruerad av ingenjör Hugo Schubert och färdigställd på dennes varv i Saltsjöbaden. (Skrovet till "Södertörn" hade dock ritats av ing. Syberg vid Burmeister & Wain, och skrovet till "**Skogsö**" byggdes i Borlänge av firman Korlin & Ström). Som redan nämnts hade Södertörnsbolaget 1909 övertagit Ångaren "**Express**" och trafiken till **Vadviken** och 1911 hade rederiet anskaffat ytterligare en ångare för denna trafik. "**Dalarö**" (ex "Höggarn" ex "Vestra Skärgården"). Det var en mindre båt, som passade bättre på linjen än den rätt stora "**Express**". Vissa turer fick den också göra till Ornö och **Dalarös** yttre del.

Waxholmsbolaget expanderar

Under 1910-talet expanderade Waxholmsbolaget kraftigt. Rederiet köpte upp flera av de mindre skärgårdsrederierna och utvidgade därmed sitt trafikområde. Hösten 1911 övertog man ångaren "**Strömma Kanal**", och 1914 förvärvade man bl.a. hela Södertörnsbolaget och bröderna Wahlunds passbåtstrafik. Eftersom det ända sedan seklets början funnits två ångare med namnet "**Express**" i skärgårdstrafiken passade man nu på att döpa om "**Dalarö Express**" till "**Dalarö I**". Den lilla "**Dalarö**" fick namnet ändrat till "**Dalarö II**", och "**Dalaröström**" övertog namnet "**Dalarö**". Passbåten "**Skogsö**" fick ensam behålla sitt namn, trots att det visat sig att det inte fanns underlag nog för passbåtstrafik just till Skogsö. Båtens motorinstallation visade sig också vara misslyckad, Den lades därför upp ganska snart, och i stället fick bl.a. ångslupen "**Bertha**" ta hand om passbåtstrafiken in i den grunda Algöaren. (Först någon gång på 1930-talet kom "**Skogsö**" åter i bruk, nu med ett nytt maskineri och omdöpt till "**Ran**", som passbåt i Vaxholm). Av bröderna Wahlunds passbåtar övertog Waxholmsbolaget åtminstone "**Stormcock**" och "**Woodcock**", som nu fick namnen "**Stormsvalan**" resp. "Svalan" men bara behölls till 1918 resp. 1916.

Ångbåtskrig

År 1913 tog Waxholmsbolaget även hand om trafiken till Nämndö - Runmarö. Den gamla "Nämndö" hade fått tas ur trafik hösten 1906. Åren 1907-1910 gick här i stället "Tenö", som ett konsortium hade hyrt av Waxholmsbolaget. Våren 1910 pågick faktiskt t.o.m. ett ångbåtskrig på traden. "Tenö" började den 28 april sina turer Stockholm – Tyresö – Ingarö - Runmarö, där man vissa dagar tog vägen via Nämndö och andra via Örsundets bryggor. Den 29 april annonserade sedan ångaren "Nya Sandhamn" konkurrenstrafik Stockholm – Ingarö – Örsundet - Runmarö. Denna ångare hade ju just fått en värdig ersättare på Sandhamnslinjen, "Sandhamns Express", och kunde nu söka nya trafikuppgifter. På en av de första turerna från Runmarö gick "Nya Sandhamn" emellertid på grund vid Gåsö den 5 maj och återupptog sedan inte dessa turer. Ett egendomligt sammanträffande var att konkurrenten "Tenö" dagen innan hade gått på grund vid Boskapsön. Även den försvann därefter från traden och avlöstes av "Serla".

Busskonkurrens

Passbåtstrafiken till **Vadviken** på **Dalarö** sköttes t.o.m. 1915 av "Dalarö I" och "Dalarö II" fick gå till Ornö. "Dalarö I" ersattes sedan av Waxholmsbolagets nyinköpta "Brevik II", som gick här t.o.m. 1928. Linjen trafikerades sedan i sex år av "Arla" innan den måste läggas ner p.g.a. busskonkurrensen. Linjen till Älgö - Gåsö- Tyresö och den till Älgömaren hade trafik ytterligare några år, t.o.m. 1937. Ytterligare en av de tre Lidingöbåtar som Waxholmsbolaget köpte 1915, "Brevik I", kom i trafik som passbåt från Saltsjöbaden. År 1919 började den nämligen med turer Saltsjöbaden - Djurö och Saltsjöbaden – Örsundet - Eknäs.

Det pågick dock bara detta år; i fortsättningen gick båten till samma bryggor men direkt till Stockholm. Ett skäl var kanske att Waxholmsbolaget trots allt inte var det enda passbåts- rederiet i denna del av skärgården. År 1910 hade nämligen grosshandlaren James Funch satt in sin nyinköpta ångslup "Ingarö Strand" på leden Saltsjöbaden – Kolström - Örsundet - Eknäs, och 1916 skaffade han "Ingarö Strand II" (ex "Högsjö" ex "Hultom" ex "Kubikensborg") och utökade trafiken.

Funch ägde nämligen stora markområden vid Fågelvik – Ingaröstrand på norra delen av ön som började exploateras med fritidsbostäder. År 1923 såldes den första båten och den andra fick namnet "Ingarö Strand", men redan året därpå fick den en "I":a efter namnet.

Gruvbolaget på Ingarö

En ny "Ingarö Strand II" tillkom nämligen då. Den var den redan nämnda "Svalan" (ex "Woodcock"), som sedan Waxholmsbolaget sålt den 1916 burit namnet "BMS I" och "Baldersnäs I".

Som det senare namnet antyder hade den tillhört det kortlivade gruvbolaget Baldersnäsverken på södra Ingarö. Funchs passbåtstrafik pågick troligen till 1930-talets sista år. Åren 1926-36 hade Waxholmsbolaget samtidigt viss passbåtstrafik till Kolström - Örsundet.

"Prins Gustaf" ersätter "Serla"

Bryggorna på södra sidan av Ingarö trafikerades t.o.m. 1925 av Nämdebåten "Serla" (1919-20 i stället "Dalarö") och från 1926 av "Prins Gustaf", som då blev ordinarie Nämndö - Runmaröbåt.

Som förstärkning gick också en passbåt till de första bryggorna på Ingarö, bl.a. "Arla" och "Bertha". 1937 slutade "Prins Gustaf" t.o.m. att gå dit, och i stället sköttes trafiken av passbåtar, bl.a. "Måsen" (1940-46), "Hugin" (1947) och "Arla" (1949-51). Sommaren 1945 gick här också en tid "Valkyrian". Den trafikerade två linjer, en till Ingaröbryggorna med Mörtviken som slutbrygga och en till Berghem (på Älgö) och Korsholmen.

Trafiken till skärgården söder om **Dalarö**, som Waxholmsbolaget övertog från Södertörnsrederiet 1914, sköttes fram till 1925 mest så att "Södertörn" gick till Ornö – Utö och **Dalarö** (ex "Dalaröström") till Muskö under högtrafik. Sedan "Saltsjön" levererats 1925 för att bli ordinarie Utö-båt flyttades "Södertörn" till Waxholmsbolagets nordligaste trafikområde., linjen till Öregrund. Den fick egendomligt nog behålla sitt namn, trots att det i fortsättningen val helt vilseledande. Även "Dalarö" flyttades till norra skärgården som gods båten "Västana"; och på linjen till Muskö gick därefter bl.a. "Östan" (1926-27 och 1930-31), "Serla" (1928-29) och "Dux" 1932-37).

Rederi AB Stockholm - Ornö

"Dux" (ex "Fårö" ex "Trosa") hade redan som "Farö" gått i trafik i denna del av skärgården. Det var åren 1921-22 som Rederi AB Stockholm-Ornö tog upp konkurrensen med Waxholmsbolaget på linjen Stockholm – **Dalarö** – Ornö, detta som en följd av att Ornöborna ansåg sig missgynnade med ångbåtsurer. Konkurrensen slutade med att Waxholmsbolaget 1 december i 1922 köpte "Fårö". Efter en kraftig ombyggnad sattes den i trafik sommaren 1924. Åren 1924-26 lät sedan Waxholmsbolaget

"Dalarö II" gå i trafik mellan **Dalarö** och Kyrkviken på Ornös utsida, men trafikunderlaget var tydligen inte tillräckligt och turerna lades ner.

Busspassning vid Årsta Havsbad

År 1930 bildades ett nytt skärgårdsrederi, Utö Rederi AB, som inköpte ångaren "**Alma**" (ex "Blidösund" ex "Ljusterö") och började med turer mellan Årsta Havsbad och Utö i anslutning till busstrafiken. Redan fem år efter det att "**Saltsjön**" gjort sin debut fick den alltså konkurrens på Utö-traden, och det av en båt som en gång (åren 1896-1901) faktiskt tillhört just Waxholmsbolaget.

De första åren var väl konkurrensen inte så besvärande, men när 1930-talet led mot sitt slut var "**Utö-Expressen**" "**Alma**" ett inarbetat alternativ. Båten började dock bli skröplig och återkom inte efter andra världskriget. Då satte Waxholmsbolaget i stället i egen regi in "**Viken**" (ex "Åkers Kanal") Årsta Havsbad - Utö, där hon gick: 1946-48. I augusti 1948 eldhärjades "**Södertörn**" i Öregrund, och för att klara trafiken fick "Saltsjön" också denna gång efterträda "Södertörn" på dess trad. Som ersättare på Utö-linjen satte man bl.a. in "**Nordan**" 1949, och 1950-51 var det "**Sunnan**" som gick Stockholm – **Dalarö** – Ornö - Utö. Då hade man redan fått känna på konkurrens från SÅA:s motoriserade slupar ("Bore", "Hebe"), och eftersom tidens slagord var passbåtar i anslutning till buslinjer upphörde sedan Waxholmsbolagets Utö-trafik. Samma år upphörde trafiken till Nämdö. "**Prins Gustaf**" gick sista året till Nämdö - Runmarö 1948 och 1949-51 gick här bara den lilla "**Viken**" Saltsjöbaden - Nämdö. Efter den hösten var det nog inte många som trodde att bolaget åter skulle kunna ta upp trafik i denna del av skärgården.

Det dröjde ju också länge: först sedan både Waxholmsbolaget; trafikbussarna och restema av SÅA:s flotta kommit i det allmännas ägo gick det att genomföra den operationen.

Övrig information

Kartskiss över södra skärgårdsområdet med båt- och passbåtslinjer finns på sidan 12 i nummer 2 1974 i tidningen "Skärgårdsbåten" utgiven av "Stiftelsen Skärgårdsbåten" Adress Nybrogatan 76 i Stockholm tel: 08/662 89 02. <http://www.skargardsbaten.se/>

Databas över Sveriges skärgårdsbåtar se: <http://www.skargardsbatar.se/batard.shtml>



Dalarö vid Vadvikens brygga någon av åren 1911-13, då Södertörnsbolaget ännu bedrev trafik i södra skärgården och mot slutet hade inköpt denna lilla ångare med finskt ursprung och byggåret 1899. Dalarö är en av huvudfigurerna i artikeln "Rodd är ytterst omodern på Dalarö" nedtill på denna sida. Mer om trafiken till södra skärgården kan man också läsa i Arne Sundströms artikel i nr 2/1975. Foto Axel Swinhuvud.

Bild ur tidningen Skärgårdsbåten nr 4 1996