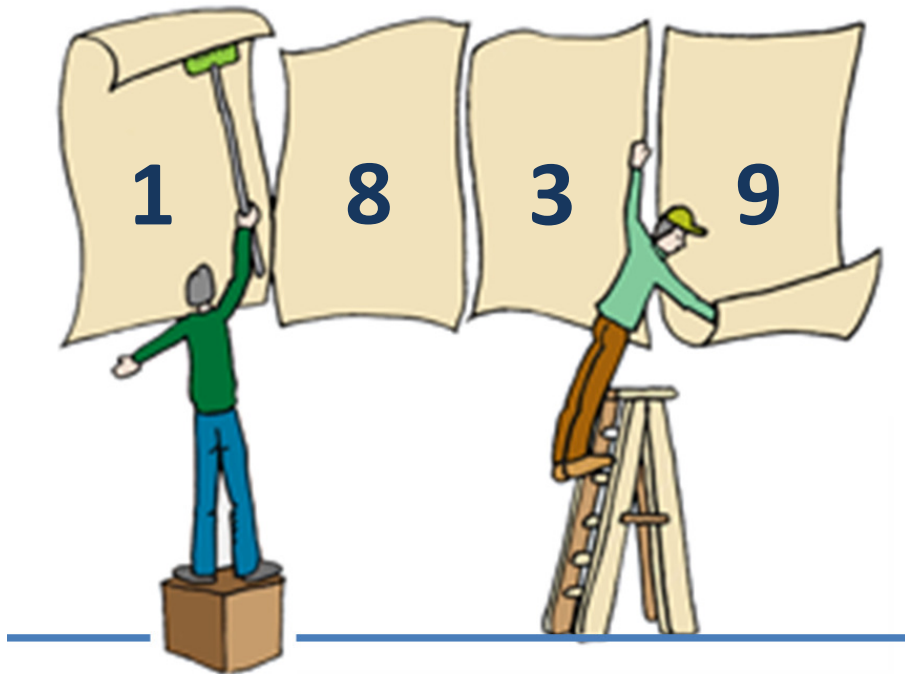


# Året Var

Året Var DHF:s FÖRTECKNING ÖVER ÅRTAL I DALARÖS HISTORIA har tagits fram med hjälp av uppgifter tagna ur litteratur som berör Dalarö, sökning via Internet och med hjälp av boende på Dalarö.

**Detta är en fördjupning  
av händelsen år**



**Se nästkommande sidor**



## 1839.

### Den första lustresan, 7 juli, med hjuldrivna ångslupen Bellman till Dalarö. Ångslupstrafik Stockholm - Dalarö 2 ggr/veckan.

1839 började hjulångslupen Bellman att gå i trafik från Stockholm till Vaxholm "med omnejd", vissa dagar gick hon till Gustafsberg och till Dalarö. Detta är första året som man kan läsa att Dalarö nämns i samband med ångbåtstrafik. Det är fullt möjligt att det har förekommit sporadiska turer dit tidigare, men detta är i alla fall någorlunda regelbunden trafik.

Även ångslupen Drottningholm börjar att göra regelbundna turer ett par gånger i veckan till Vaxholm, Gustafsberg och Dalarö.

Sträckan Stockholm-Vaxholm sköttes först med hjulångslupen Bellman och senare med ångfartygen Ægir och Ran som även de gick till Dalarö.

Dessa båtar var troligtvis byggda av ångbåtskonstruktören Samuel Owen.

Owen är framför allt känd i Sverige som banbrytare när det gäller utveckling av ångmaskinsdrivna fartyg. Han första ångfartyg Amphitrite med maskinutrustning från hans egen verkstad, sjösattes 1818. För framdrivningen användes skovelhjul eftersom propellern ännu inte var färdigutvecklad vid den här tiden. På sommaren 1818, då Stockholms invånare antogs ha vant sig vid "eldfartygen", som bönderna vid Mälärstränderna ansåg vara ett "djävulens påfund", annonserade Owen om båtfärder till Drottningholms slott samt om "ångmaskinfartygets uthyrande till enskilda sällskap mot 25 riksdaler banco per dag". I september gick han med sitt fartyg till Västerås och väckte där stort uppseende. Uppsala besöktes också, som nåddes på knappt en dags sjöfärd.

Samuel Owen tillskrivs som en av föregångspersonerna vid utvecklingen av propellrar för drivning av fartyg som i början drevs med skovelhjul. Enligt en historia skulle han ha fått idén till propellern för fartygsdrifter från väderkvarnarnas snurrande vingar vid sina besök hos Lars Fresk på Elfviks gård ute på Lidingö där han hjälpte Fresk att utveckla maskinparken. Redan i juli månad 1816 presenterade han sin första propellerdrivna experimentångbåt "The Witch of Stockholm" men det skulle dröja många år innan propellern var färdigutvecklad och allmänt använd för fartygsdrift. Han första större båt, Amphitrite hade skovelhjul för framdrivningen.

1825 fanns fem ångfartyg i Stockholm där Owen stod som konstruktör av den maskinella utrustningen.

Hjulångslupen Bellman.

Annons 1839.

**TILL DALARÖ**  
genom SKURÖ och STÅKET afgår Ångslupen BELLMAN  
från Logårdstrappan nästa Söndag d. 7 Juli kl. 8 f. m.  
och återvänder på aftonen. Biljetter à 1: 16 banko st.  
säljas hos Hr Forssgrén vid Slotsbacken till Lördagsaf-  
tonen. De biljetter, som sedan köpas ombord, förhöjas med  
3 sk bko stycket.

Lite mer om hjulångslupen Bellman

## **Lennart Rydberg Skärgårdsbåten skriver:**

Det är inte så mycket som är känt om hjulångslupen Bellman. Den var byggd i Nyköping av ek och furu 1837. Nya ångslupen Bellman insattes i september 1837 från Riddarholmen till Drottningholm.

Turerna till Drottningholm fortsattes till 1841 men det blev även mer enstaka turer till Vaxholm, och Fredriksborg men även till Skuru, Gustavsberg och Dalarö.

Våren 1843 meddelade B:s redare att Bellman under vintern undergått en fullständig och genomgripande reparation såväl å maskin som skrov och blivit försedd med större delar nya inventarier. B tycks ha fortsatt turerna på Vaxholmen 1844 blev B postförande båt mellan Stockholm och Vaxholm i enlighet med av Kongliga Öfverpostdirektörs Embetets upprättat kontrakt.

Hur länge trafiken med Bellman pågick är rätt oklart. Det finns någon uppgift om att den redan 1844 i trafiken på Vaxholm efterträddes av ångslupen Necken men det är som sagt rätt oklara uppgifter. Inga uppgifter finns om vart Bellman tog vägen.