

Persontransporter till och från Dalarö

Tar inte upp transport med häst, båt eller eget fordon.



Persontransporter

Exkl. transport med buss, häst, båt eller eget fordon.

Del 1



Den första persontrafiken.



Bild från 1919.

Den första tidtabellsbundna persontrafiken startade i slutet av 1910-talet.

Det var Carl Leonard Ryd och konkurrenten Elfrid Djerf som startade verksamheten.

På bilden ser vi åkare C. Ryd vid ratten i sin Fiat B560 på Odinsvägen.

Några av passagerarna vid tillfället var bl.a. Viola Martin och Aina Wahrenberg.

Det är Sofia Österberg som står på trappan till byggnaden för att ta emot dagens tidningar.

Här finns nu Dalarö Bageri, Odinsvägen 15, Dalarö 2:110.

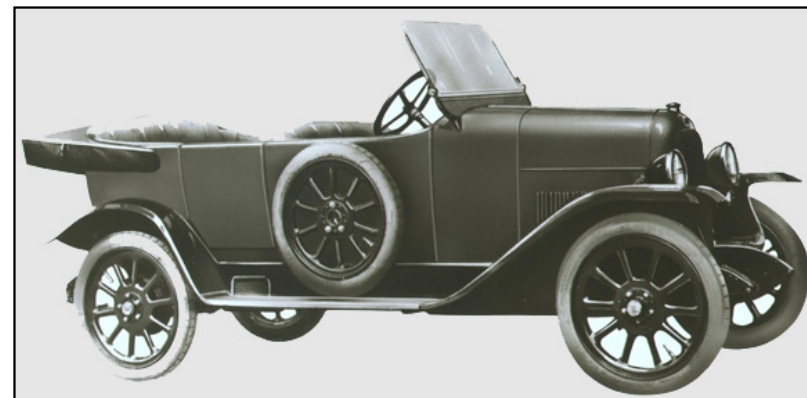
Här hade Sofia Österberg sin affär och sålde bl.a. cigarrer och tidningar.

Emma Johansson hade då bageri i husets södra del.

Mer om C. Ryds bil finns i slutet av denna presentation.



Carl Ryds bil som han använde vid den första tidtabellsbundna persontrafiken han startade i slutet av 1910-talet.



Bilen är en Fiat 501 Torpedo troligen tillverkad 1914 med en fyrcylindrig sidventilsmotor på 25 hk. Bilen inregistrerades den 25/8 1919 av chauffören Carl Ryd på Dalarö. Bilen skrotades 2/1 1922. 501 var Fiats första modell efter första världskriget. Tillverkningen uppgick till 47 600 exemplar. Företaget grundades i Italien av Giovanni Agnelli år 1899.



1919 då bilden ovan togs bar föraren vanligtvis läderhuva under färd.



På väg mot Dalarö med taxi.



Ett stopp vid taxifärd på väg till Dalarö.
Taxichaufför vid tillfället var Johansson från Vendelsö.
Vilka som var med på färden och var bilden är tagen är okänt.
Troligtvis är det en T-Ford på fotot.
Bilden är nog från 1920-talet vilket är den period när uppsvinget
för taxirörelsen skedde.

Ford Model T Town Car 1915.
2-växlad, 20 hk/15 kw. →



Sviberg som droskägare på Dalarö.

Persontransporterna utförde Knut Sviberg först med hästdragen vagn innan han började nyttja bilar för personbefordran.

P. A. Sviberg erhöll 1923 rättighet att driva persontrafik med stationeringsort i Dalarö. Han överlät rörelsen 1925 till sin son Knut Fredrik Sviberg.

1937 utökade Knut rörelsen med ytterligare en bil. Hur många bilar han ägde som mest vet vi inte.

Knut drev droskstationen till 1944, då den övertogs av S. A. Mellberg.



Sviberg K F Trafikbiläg 23 Odensv 642,
2727, 3687, 6763



Han hade således flera bilar.

Taxibil på Dalarö mellan 1929 – 1932.



Bilden visar ambulansen Voisin från 1924 vid Handengaraget.

Den övertogs av Dalarö Nya Trafik AB 1929 och gick sedan som taxi med reg. nr. B6250.

Redan 1932 blev den åter ombyggd till ambulans med reg. nr. A2377.

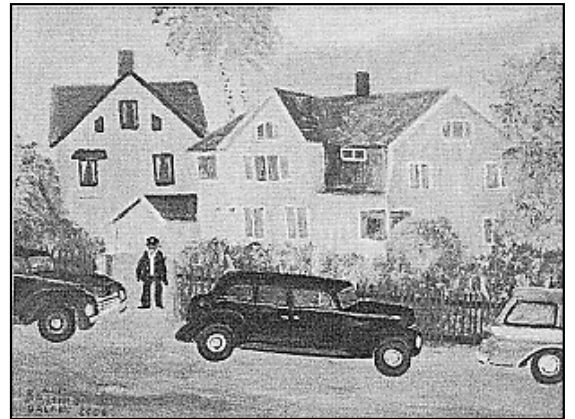
Bilen var sedan i tjänst fram till 1933.

Forts. Dalarö bilstation och taxiverksamhet.

1944 överlät droskägaren Sviberg verksamheten till S. A. Mellberg som höll till i nuvarande brandstationen på Sveavägen, tills Sven Gustafsson 1948 tog över hans verksamhet.

Från S. A. Mellberg övertog Sven Gustafsson tre taxibilar: bl. a. en Horch 1936 och en Dodge av okänd årsmodell.

Sven Gustafsson fick 1948 trafikrättigheter för personbefordran på Dalarö, efter två år av förhandlingar med myndigheterna. Att förhandlingarna blev så långdragna, berodde på att familjen Wallenberg, som då bedrev busstrafiken på Södertörn processade om linjetrafiken mellan Dalarö Torg och Smådalarö Gård. Sven Gustafsson vann processen, men sålde linjetrafikrättigheten till familjen Wallenberg.



Taxibil vid Odinsvägen 8.

Tavla målad av konstnären Bo Tilliander 2006.



Foto troligen taget 1947 utanför brandstationen på Sveavägen.

Bilen längst bort är en Chevrolet/Horch årsmodell 1939 och den närmast på bilden kan vara en Volvo PV 800 eller en Pullman årsmodell 1936.

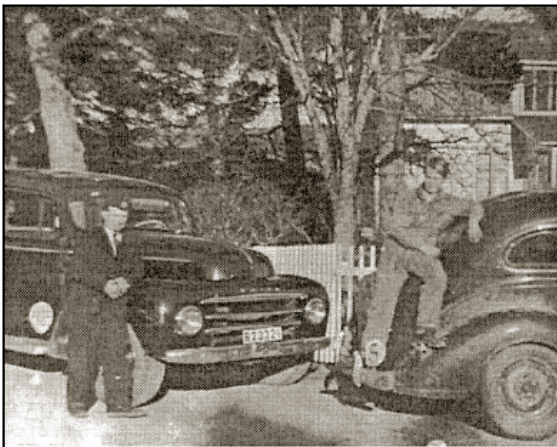
Taxistolpe på Odinsvägen.

Familjen Gustafsson flyttade in i fastigheten Odinsvägen 8 (snett emot Dalarö bageri) och hade då bilarna stående på gatan utanför fastigheten.

Här fanns även en taxistolpe.

Sven Gustafsson körde själv under hela den tid han bedrev taxirörelsen, men anställde också några chaufförer, eftersom det gällde att hålla service dygnet runt med två bilar tillgängliga.

Forts. Dalarö bilstation och taxiverksamhet.

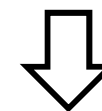


På bilden från 1953 står pappa Sven Gustafsson lutad mot sin "Volvosugga" medan sonen "Kurre" klättrat upp på Dodgen. Bilden är tagen på Birger Jarlsvägen bortom Amerikaberget, där Sven hyrde garageplats en tid.

Med några kortare avbrott drev Sven Gustafsson verksamheten till sin pension 1976, men då hade man i mitten av 1960-talet på Länsstyrelsen anmodan, slagit ihop Dalarö med de övriga taxirörelserna i Haninge till att bli Haninge Taxi.



Några minnesvärda händelser.



Minnen från taxitiden på Dalarö.

Taxi hade många stamkunder.

Lotsarna hörde på den tiden till den fasta kundkretsen.

De behövde ofta skjutas till eller från Ankarudden på Torö (Nynäshamn / Landsort), vid alla tider på dygnet.

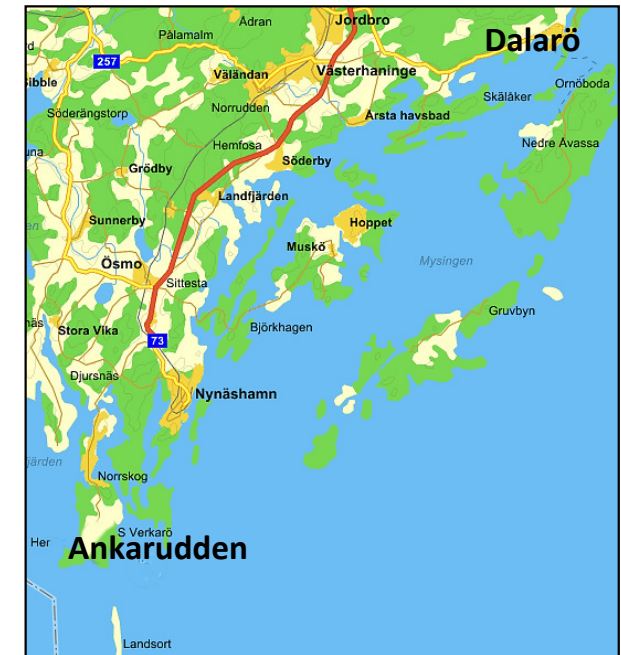


Innan han fick möjlighet att åka taxi.

Efter väl förrättat värv rodde eller seglade lotsen tillbaka till lotsstationen i sin medföljande lotsbåt. Detta fick de göra i ur och skur i sina öppna, ranka styrekor. Det var snarare regel än undantag att lotsen blev blöt när ekan skulle kastas loss från fartyget. Regn och hårt väder gjorde att lotsen blev både blöt och kall. Det var inte helt ovanligt att lotsarna drabbades av reumatism och ledvärk. Om en Dalarölots haft en lotsning ut till Landsort hade han en mycket låg resa tillbaka om han tvingades ro.

Att ensam ro från Landsort till Dalarö kunde ta lotsen flera dagar. Hade han tur kunde han få en returlotsning tillbaka till Dalarö.

Hade han ingen lotsbåt fick han gå eller anlita de möjligheter till skjuts som ev. fanns tillgängliga. Han kunde bli borta lång tid innan han åter var på Dalarö.



Flera Stockholmare anlidade Dalarö taxi.

Många rika Stockholmare med fritidshus på Dalarö anlidade ibland Sven Gustavsson för färd till och från Dalarö. Somliga av de mer förmögna kunderna hade regelbundet den dyrbara vanan att låta Gustafsson hämta familjemedlemmarna och deras bagage inför varje färd till och från Dalarö.

En storkund med hus uppe vid Kattvik köpte egen bil, men efter ett tag tröttnade han och återvände till Gustafsson, det var tryggare så.

Några av de mer kända personerna på den tiden som Sven Gustafsson skjutsade var artisten och kompositören Ulf Peder Olrog, som alltid åkte från Dalarö torg till Mors Minne på Baldersvägen 47, där familjen en tid hyrde av familjen Lukas Bonnier.

Skådespelaren Åke Söderblom hyrde i flera år invid hotell Bellevue och kördes till och från teatern inne i Stockholm, när det var dags för en föreställning.



Provinsialläkaren på Dalarö behövde skjuts till bryggan vid uttryckning till någon av Haninges många öar. Hade han helgjouren måste han snabbt kunna förflytta sig. Ibland behövdes även sjuktransport till Danderyds sjukhus.

Kanske var det Carl Lennart Emanuel Wetterberg, född 1931, som var den omtalad provinsialläkaren.



Ibland skedde körningar till BB i Stockholm eller Södertälje.

En gång fick Sven stoppa taxin invid Skanstullsbron under färd till BB på Ringvägen, för att hjälpa till att förlösa ett tvillingpar. Först kom tvilling ett och när modern även ville föda tvilling nummer två, sade Sven till henne att försöka knipa tills de kom fram till sjukhuset, vilket gick bra och nummer två föddes under mer kontrollerade former.



Det var inte vi!

Inbrottstjuvar åkte taxi.

En av de mer spännande körningarna var när ett par inbrottstjuvar en höst hade plockat med sig en hel del tjuvgods från ett inbrott på Smådalarö och beställt körning in till Stockholm. Men Sven Gustafsson anade oråd och under förevändning att han måste fylla på bränsle kunde han smita ifrån och larma polisen. Polisen slöt upp i Handen, utanför bussgaraget och fängslade tjuvarna och kunde återbörda stöldgodset.



Sven Gustafsson minns flykten från Estland hösten 1944.

Sven minns att estländarna som kom i små båtar, en del kom seglade andra hade motor. Båtarna var dåligt byggda och läckte, en del var tätade utvändigt med överdrag av en presenning. Båtarna bogserades in till Dalarö där räddningspersonal hjälpte dem som lyckats ta sig hit. Människorna ombord var dåligt klädda, en del i bara byxor och skjorta, de blev starkt nedkylda och vissa var apatiska.

De flesta ville bort från kusten. Några flyktingar fick då åka med i Svens taxi, de ville bort från Dalarö och kusten. De ville in i landet och om möjligt till Västkusten.



Taxibilar / Gengasaggregat / Taxameter.



Inte Dalarö.



Okänd ägare.

Här ser vi Börje Norberg, i början av 1940-talet, som står vid en gengasdriven Ford utanför Odinsvägen 25.



Taxameter:

Redan romerska riket hade hyrvagnar försedda med räkneverk som visade hur långt kunden hade rest. En skiva roterade i takt med hjulen och släppte igenom en kula för varje varv. Vid resans slut räknade man antalet kulor som släppts igenom och resans pris kunde fastställas. 1891 uppfanns den första "moderna" taxametern av tysken Wilhelm Bruhn. 1901 hade Halda den första svenska taxametern klar. Modell 1 vägde 13 kg och "var stor som ett hus". Modell 2 var mindre och fick smeknamnet "kolonistugan". Taxametrarna drevs av en roterande vajer som kopplades via en växel in på hastighetsmätarvajern. Från början drevs tidmätningen av en klocka som måste dras upp med jämna mellanrum men så småningom blev det elektrisk uppdragning av klockan. Taxametern beräknade priset efter vägsträckan utom vid lägre hastigheter då väntetidastaxan gick in. På 1970-talet kom de första elektroniska taxametrarna och sedan gick utvecklingen snabbt. I dag är taxametrarna helt datoriserade och ofta integrerade med taxibolagens trafikledningssystem.

Flyttlass, där även personer medföljer, på väg till Dalarö 1922, troligen med en anlita Stockholmsåkare.



Denna lastbil är av ett lite ovanligare fabrikat kallat White, en amerikansk bil tillverkad av White Motor Company i Cleveland.

White Motor Company var en bil-, lastbils- och busstillverkare i Cleveland, Ohio, från 1900-1980. Företaget grundades och utvecklades av Rollin, Walter och Windsor White, söner till symaskinstillverkaren Thomas H. White.



Passagerartransporter med buss 1919 - nutid

Del 2



Kortfattat om busstrafiken till Dalarö.

- 1919** Ursprungligen startades busstrafiken till Dalarö 1919 av bussägare Carl Ryd under namnet *Dalarö Trafik Aktiebolag* med trafik mellan Stockholm och Dalarö. Från början bedrevs trafiken bara med en personvagn men senare inköptes en buss.
- 1920** Carl Ryd förlänger Dalarö – Handen in till Stockholm.
Dalaröbussarna tilläts dock att gå till Södra Bantorget (Medborgarplatsen) eftersom de befordrade post.
- 1922-23** Carl Ryd börjar köra Dalarölinjen året om.
- 1923-24** Carl Ryd köper täckta bussar.
- 1928** Bussägare Leonard Jansson inköpte 1928 aktierna och ändrade namnet till *Dalarö Nya Trafik Aktiebolag*. Vid försäljningen 1928 hade Ryd flera bussar i trafik.
Rörelsen överläts senare till Brännkyrka och *Södertörns Trafik Aktiebolag*.
Övrig busstrafik från Södertörn anslöt då till spårvägen vid Dalarövägen (nuvarande Skogskyrkogårdens T-station).
- 1938** Wallenberg köper busstrafiken och bildar Busstrafiken Stockholm–Södertörn, BSS.
- 1940-tal** Busstrafiken Stockholm - Södertörn (BSS). Bussarna var gulvita med en grön rand längs sidan.
- 1965** Dalarö Hotell och intilliggande annexet, stenhuset rivs 1965 och planen asfalterades och gjordes i ordning för väntande fordon till Ornöfärjan och ändhållplatsen ändrades från Dalarö torg till Hotellbryggan.
En busskur sattes upp invid berget för busspassagerarna.
- 1967** SL bildades. Bolaget övertog per den 1 januari 1969 busstrafiken Stockholm - Södertörn (BSS).
- 2012** Landstingets trafiknämnd/trafikförvaltning ansvarar för kollektivtrafiken.
- 1973** Ändrades linjenumret för nr 5 och nr 6 som gick Skanstull – Smådalarö.
till nr 839 som nu går sträckan Handenterminalen – Smådalarö. Troligtvis var det då bussarna blev röda.
- 1990** En kort period satte SL in en speciallinje från Dalarö direkt till Vattugatan, vid Stockholms central.
- 2013** Tillkom linje nr 869 som går sträckan Dalarö – Gullmarsplan morgon och kväll.
- 2020** Ändras slutstationen för linje nr 869 från Gullmarsplan till Slakthusområdet/Globen.



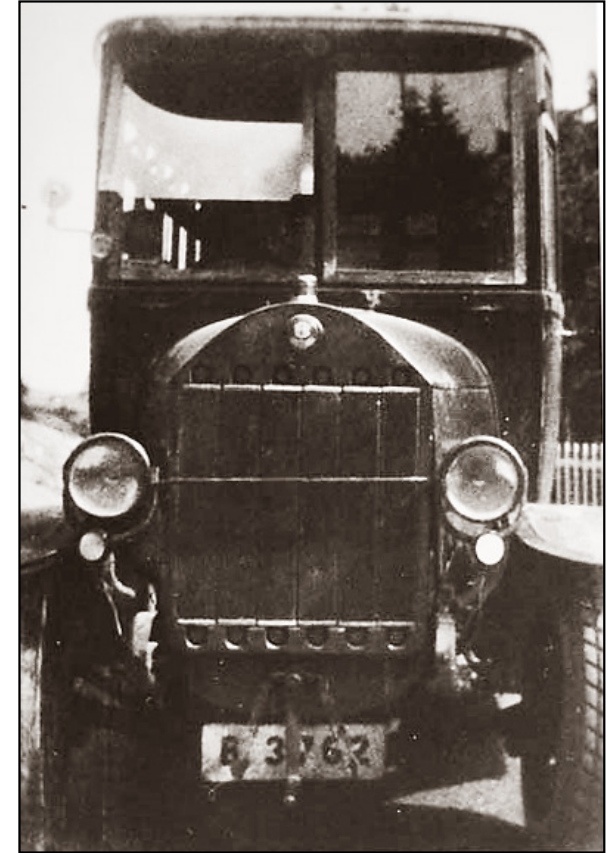
På följande sidor finns bilder och text som sluter an till ovanstående händelser.



Carl Ryd och hans första buss.



En av Carl Ryds bussar i början av 1920-talet.



Omnibuss Benz 1923 med reg.nr. B 3762 gick på sträckan Dalarö – Stockholm. Ägare till bussen var Carl Ryd. Bussen står här parkerad vid det hyrda garaget vid Birger Jarlsvägen 12.



Dalaröbussen 1926.

Personvagnar på beställning. Omnibussar till uthyrning.

Dalarö Biltrafik, CARL RYD.

Telefoner: Dalarö 65, Sthlm 8100000000 Sö. 6627



Mer om bussen B 3762.

Omnibuss TLL, 1925. Chaufför Carl Ryd.

Carl Erland Ryd vid buss nr B 3762, som var en Benz från 1923. Bussen står här parkerad vid krogen Fatburen vid Södra Bantorget, nuvarande Medborgarplatsen i Stockholm.

Buss B 3762 var den första Dalaröbussen som gick ända in till Stockholm.

Bilder på bussen finns även på tidigare visad sida.

Carl Ryd började 1919 att köra mellan Handens Station och Dalarö med persondroskar innan han köpte en buss.

Senare förlängde han sin linje Dalarö- Handen ända in till Södra Bantorget.



Mer om bussen B 3762.



Dalaröbussen B 3762 vid Södra Bantorget, Stockholm, vid slutet av 1920-talet.

B 3762 var en Benz från 1923 med en 4-cylindrig bensinmotor med en cylinderdimension på 110x150 mm, som utvecklade 35 hk.

Karossen hade en längd av 560 cm och en bredd 185 cm som hade plats för 17 passagerare.

Karossen var troligen tillverkad av karosserimakaren Leonard Jansson.

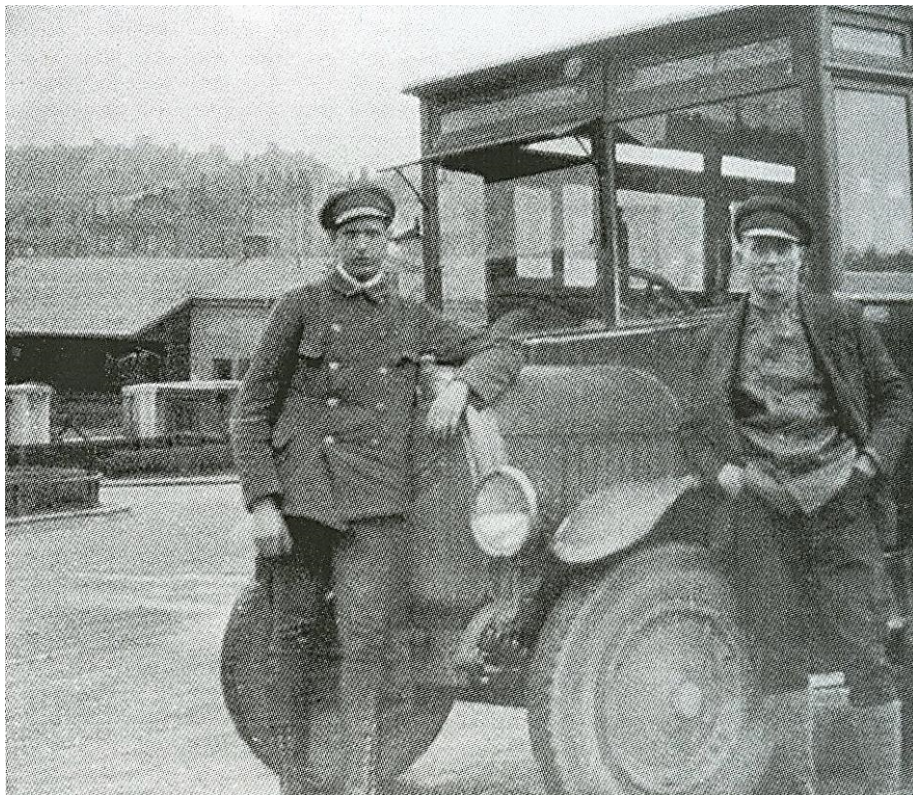
Skattevikten var 3065 kg och tjänstevikten var 3450 kg.

Fordonsskatten 1923 var 248 kr och 1929 hade den stigit till 310 kr.

Bussen skrotades 1933-1934.

Bilder på bussen finns även på tidigare visade 2 sidor.

Dalaröbussen 1926.



Här en annan buss från 1920-talet som visar att insteg i bussen skedde på vänster sida via ett längsgående fotsteg.

Buss på linjen Dalarö-Stockholm.
Fr. v. Anton Blomqvist från Handen och
Sven Sviberg från Dalarö.

Anton Blomqvist och Sven Sviberg, står vid sin buss Tidaholm/TSLO/Buss modell 1925, vid Handens station. Tidaholms Bruk gjorde sig främst känd som tillverkare av specialfordon, exempelvis brandbilar. Till den svenska krigsmakten levererades pansarbilen fm/26 och m/31. Den totala produktionen motorfordon uppgick till ungefär tusen bussar och lastbilar. Tidaholms Bruk tillverkade även järnvägsmateriel.





Bild från 1924.

Garaget.

Garaget vid Hotellbryggan.

Garaget byggdes före 1912, således tidigare än när busstrafiken startade.

För vilka fordon detta garage var avsett är ovisst. Var det kanske för hotellets gäster och senare för den reguljära busstrafiken till Dalarö som Carl Ryd började att köra året runt 1922.

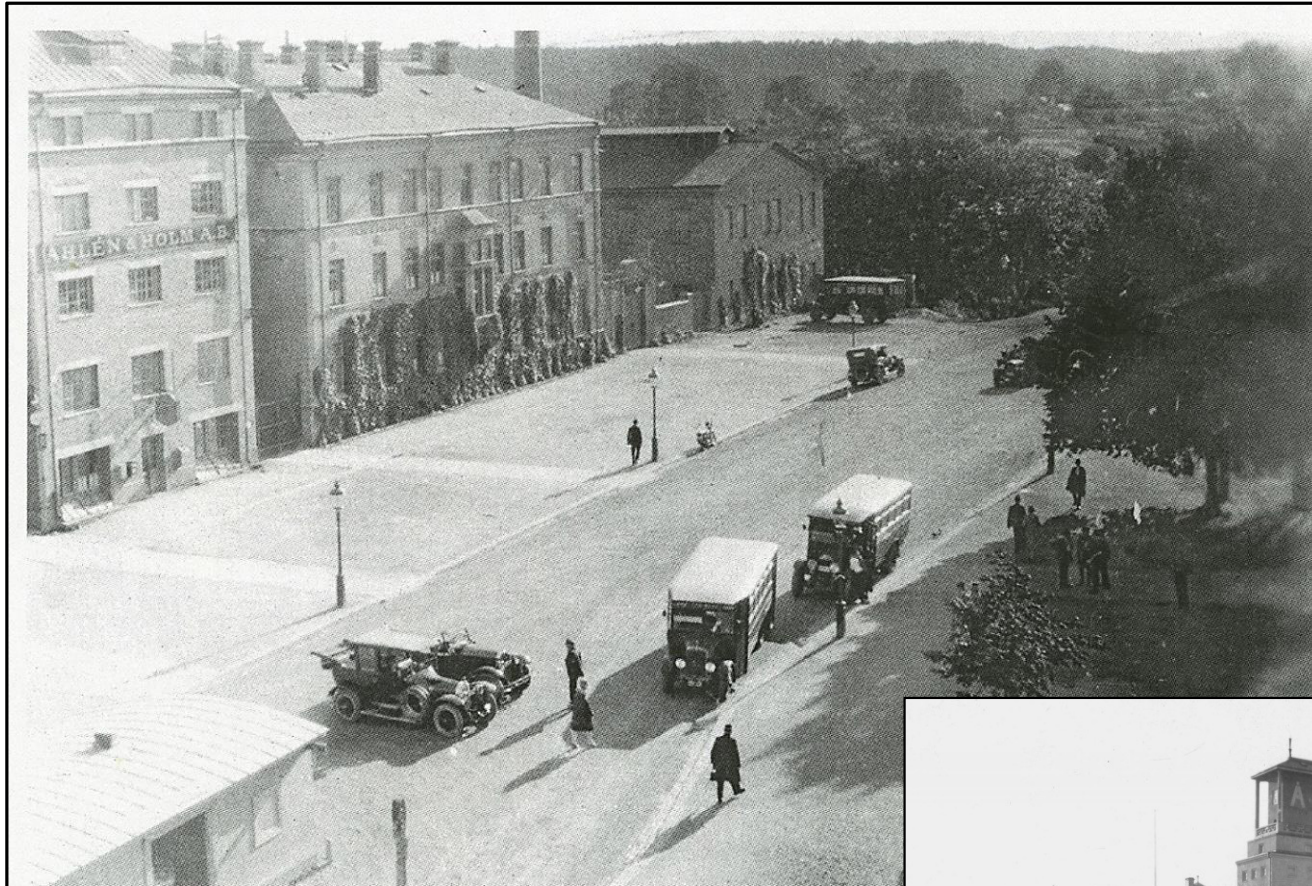


Klipp ur filmen "Sagas Runöfärd", här syns vänthallen t.v. när passagerarbåten passerar Dalarö, 1912. Till höger syns dåvarande bussgaraget.



Karta från 1911.

Skanstull på 1920-talet - Bussarna hade då sin ändhållplats här.



Till vänster syns Åhlén & Holms hus och Osrams lampfabrik.

1920.



1929.



Här står Buss A 19052 parkerad vid Skanstull 1935.
Busstrafiken på Linje 5 gick då mellan Ringvägen och Dalarö.
Bussen levererades 1929, avförd ur registret 1949 och skrotades 1953.

1933 skedde en olycka med denna buss:

21:30 på turen från Ringvägen till Dalarö utbröt motorbrand vid hållplatsen Gålövägen. Eldsläckaren som var obligatorisk i vagnarna räckte inte till för att släcka branden, så karossen antändes och brann upp. Chassit skickades då till ASJ i Linköping för reparation.

Fotot ovan visar bussen med den nya karossen.

Ägare till bussen vid detta tillfälle var *Dalarö Nya Trafik AB*.

Teknisk tidskrift 1933 / Allmänna avdelningen.

Stockholm-Dalarö med båt eller med buss.

Denna väg sjöledes går genom Skuru-, Lännersta- och Stäketsunden, där moderat fart i viss omfattning är nödvändig, vilket ökar restiden. I Fallström får dessutom farten ej överstiga 10-12 knop på en kortare sträcka. En verkligt snabb båtlinje till Dalarö erbjuder därför svårigheter. Med en 17 knops båt blir restiden 1 3/4 tim.; med en 20 knops kommer man ned till 1 tim. 36 min, eller föga mer än vad den sammanlagda färden Gustaf Adolfs torg - Södra Bantorget och därifrån med buss till Dalarö kräver.

Handens station.



Okänt år.



Handens station - bussen väntar på passagerare mot Dalarö, 1930.



Prislista för 1929.

Prislista å Dalaröbussen

	Stockholm	Ekberga	Beateberg	Norrby	Handen	Schecksmo	Skutan	Högsia	Årsta	Lövlund	Vaxnäs	Ösbybro	Sandemar	Brukev.	Dalarö
Dalarö	3.—	2.75	2.25	2.—	2.—	1.75	1.75	1.50	1.25	1.25	0.75	0.50	0.50	0.25	—
Brukevågen	2.75	2.50	2.—	2.—	1.75	1.50	1.50	1.25	1.—	1.—	0.50	0.50	0.25	—	0.25
Sandemar	2.50	2.25	1.75	1.75	1.75	1.50	1.25	1.—	1.—	0.75	0.50	0.25	—	0.25	0.50
Vaxnäs	2.25	2.—	1.50	1.50	1.25	1.—	1.—	0.75	0.50	0.25	—	0.25	0.50	0.50	0.75
Lövlund	2.—	1.75	1.50	1.25	1.—	0.75	0.75	0.50	0.25	—	0.25	0.50	0.75	1.—	1.25
Årsta	1.75	1.50	1.25	1.—	0.75	0.50	0.50	0.25	—	0.25	0.50	0.75	1.—	1.—	1.25
Skutan	1.50	1.25	0.75	0.50	0.25	0.25	—	0.25	0.50	0.75	1.—	1.25	1.25	1.50	1.75
Schecksmo	1.25	1.—	0.75	0.50	0.25	—	0.25	0.50	0.50	0.75	1.—	1.25	1.50	1.50	1.75
Söderby	1.—	0.75	0.50	0.25	0.25	0.25	0.50	0.75	1.—	1.25	1.50	1.50	1.75	1.75	2.—
Beateberg	0.75	0.50	—	0.50	0.50	0.75	0.75	1.—	1.25	1.50	1.50	1.75	1.75	2.—	2.25
Ekberga	0.50	—	0.50	0.75	1.—	1.—	1.25	1.50	1.50	1.75	2.—	2.25	2.25	2.50	2.75
Stockholm	—	0.50	0.75	1.—	1.25	1.25	1.50	1.75	1.75	2.—	2.25	2.50	2.50	2.75	3.—

Barn 6—12 år betala halv avgift.

Tur och retur Stockholm—Dalarö Kr. 5:—, Stockholm—Handen Kr. 2:—.

Veckokort för resa Stockholm—Handen Kr. 6:—, försäljas vid Södra

Bantorget lördagar 1—3.



1 kr 1929 motsvarar 35,58 kr 2023 enl. Kungliga Myntkabinettet, mätt med konsumentprisindex.

1929 gick Dalaröbussen in till Ringvägen / Götgatan.

Några turer med Dalaröbussarna tilläts dock att gå till Södra Bantorget (Medborgarplatsen) eftersom de befördrade post.

Troligt är att bussen även stannade på fler platser än vad prislistan anger. Det var då busslinje nr 5 som trafikerade den gamla Dalarövågen.

På den tiden gick det även att skicka varor med bussen.

På bussen medföljde alltid en konduktör som tog betalt och tog hand om ev. varor som levererades med bussen.



Linje 5, 1929.

Dalaröbuss tillhörande Dalarö Nya Trafik AB i slutet av 1920-talet.



Vid bussen står Gustav Pettersson och Hjalmar Kullman.

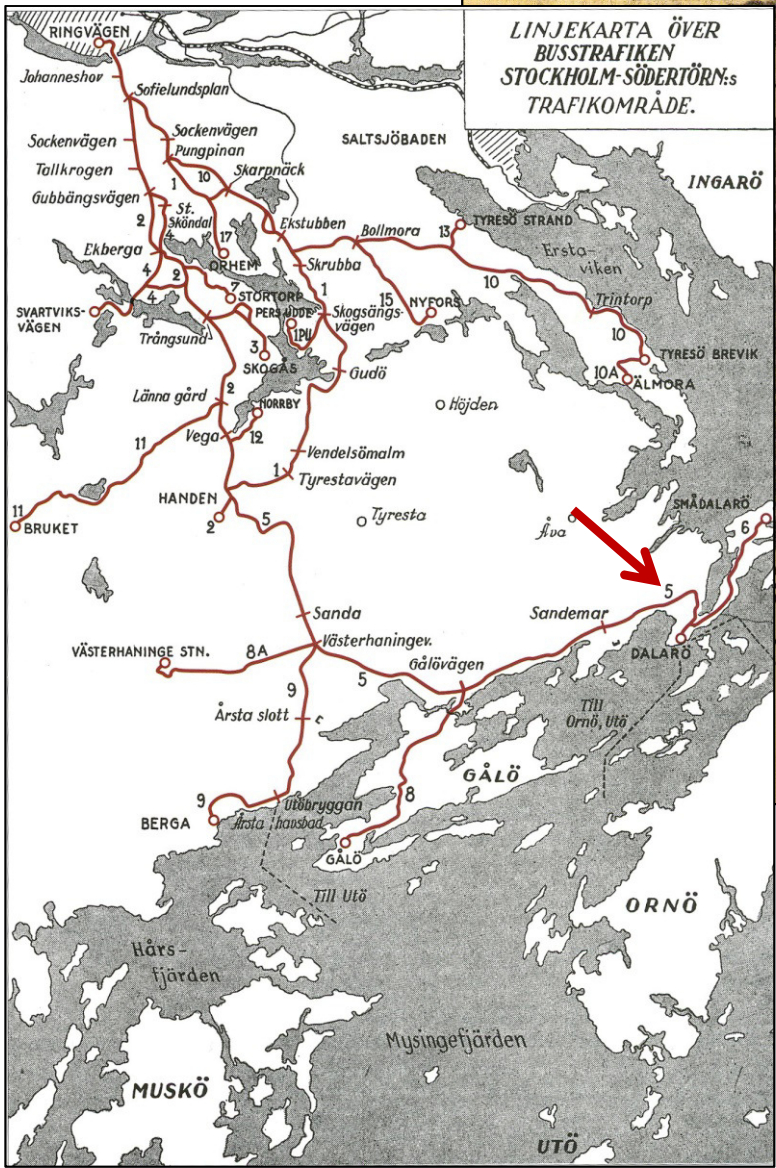
Bussen står troligtvis här vid ändstation Ringvägen vid Skanstull.

Denna buss totalförstördes vid en privat körning 1931 reg.nr. var då A 19044.

I millioner och åter millioner



LINJEKARTA ÖVER
BUSSTRAFIKEN
STOCKHOLM-SÖDERTÖRN:s
TRAFIKOMRÅDE.



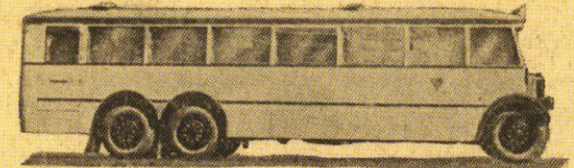
komma de från
soptunnar och avskrädeshögar
direkt till skafferi och matbord.

Förstår Ni, hur ohygieniskt detta är – vilken fara flugorna innebära för Er själv och Edra barn? Håll Er hem fritt från dessa farliga bakteriespridare! Döda dem med Noxin! Tag därför med Er en sats till landet.

Bilden visar i stark förstoring ett antal flugguppur liggande i en komposthög.

A MINERALOLJE AKTIEBOLAGET

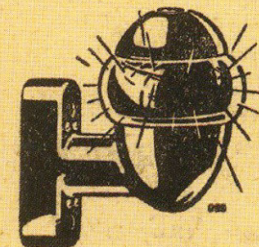
THULE-Tr 380448



BRÄNNKYRKA OCH SÖDERTÖRN:s
TRAFIKAKTIEBOLAG
TURLISTA
FÖR SAMTLIGA OMNIBUSSLINJER
GALLANDE FRÅN
1 JUNI 1932

SCINTILLA

körriktningsvisare
med blinkljus.



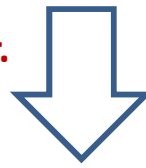
Inga rörliga delar, fullständigt okänslig för temperatur- och väderleksväxlingar, därför fullständigt tillförlitlig.

SCINTILLA A.-B.

TEL. N. 4840 • BIRGER JARLSGATAN 58 • TEL. N. 4882

Sommaren 1932.

Buslinjer och turlistor.



Bränn Er brun

vid

Skrubba Sand...

Skrubba Sands friluftsbad vid Drefvikens friska, klara vatten ligger endast 20 min. resa från Ringvägen med B. S. T.-buss (linje 1).

Konditoriservering inom badområdet.

Resa, bad och återresa i kombinerad biljett från Ringvägen Kr. 1.50.
från Enskede (Dalaröväg./Kyrkog.-väg.) Kr. 1.25.

Lapa sol

vid

Vårby Strand...

I leende natur vid Mälärvåg ligger *Vårby Strandbad*, 20 min. resa från Hornstull med B. S. T.-buss (linje 6).

Konditoriservering inom badområdet.

Resa, bad och återresa i kombinerad biljett från Hornstull Kr. 1.50.

Register

	Linje N:o
Björksåtra	11
Botkyrka	6
Dalarö	5
Fittja	6, 13
Glömsta	13
Gudö	1
Handen	sid. 14
Hanviken	1
Huddinge	13
Hörningsnäs	8
Juringe	3, 6
Kolarängen	2
Kumla	1
Lisma	11
Lännavägen (Huddinge)	13
Milsten	3
Norrby	12
Norsborg	6
Sandemar	5
Segeltorp	3
Skarpnäck	1, 2, 10
Skrubba Sand	1
Smista	6
Snättringe	3
Stortorp	7
Stuvsta	3, 8
Söderhagen	sid. 14
Södertörns Villastad	4
Trångsund	sid. 14
Tyresö	10
Vårby Strandbad	6
Vendelsö	1
Ågesta	4
Årsta Havsbad	9
Ålta	3

Eftertryck utan bolagets medgivande förbjudes.

DALARÖ Badhotell FULLSTÄNDIG Restaurangrörelse TEL. NAMNANROP: HOTELLET DALARÖ	Tykö Pensionat vid Torget i Dalarö TEL. DALARÖ 110	Turlista för Dalaröbussen sommaren 1926
--	---	--

Söckendagar Körriktning: DALARÖ—STOCKHOLM Från Handen kl. 6 fm. (arbetartåg) Från Dalarö kl. 7, 8:15, 11:30 fm. 2, 3, 6:15 em. Dag efter helgdag extratur kl. 6:30 fm.	Söckendagar Körriktning: STOCKHOLM—DALARÖ Från Södra Bantorget kl. 8:15, 10, 11:30 fm. 3, 5, 6:30 em. Lörd. o. helgdagsaft. kl. 7 em. i stället för kl. 6:30 em. Till Handen kl. 8:45 em. (ej Lörd. o. helgdagsaft.)	Sön- o. Helgdagar Från Dalarö kl. 7, 8:15 fm. 12:30, 5, 7 em. Från Södra Bantorget kl. 8:15, 10 fm. 2:45, 9 em.
Personvagnar på beställning. Omnibussar till uthyrning. Dalarö Biltrafik, CARL RYD. Telefoner: Dalarö 65, Sthlm 86227		

DALARÖ NYA TRAFIKAKTIEBOLAG.

TURLISTA
DALARÖ—HANDEN—STOCKHOLM
 Vardagar från 1 juni — 15 sept. 1929.

Från Dalarö	—	—	7	9	11	13	15	17	19	21		Från Stockholm	7	9	11	13	15	17	19	21	23	
" Gällö	—	—	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30	21:30		" Handen	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:15	19:15	21:15	23	
" Sanda	—	—	7:40	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40	19:40	21:40		" Sanda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Handen
" Handen	5:45	7	8	10	12	14	16	18	20	22		" Gällö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Handen
Stockholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		" Dalarö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Handen

Lördagar och helgdagsaft. nar från 15 maj — 15 sept.

Från Dalarö	—	—	7	9	11	13	15	17	19	21		Från Stockholm	7	9	11	13	14	15	16	17	18	19	20	21	23
" Gällö	—	—	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30	21:30		" Handen	7:45	9:45	11:45	13:45	14:45	15:45	16:45	18	18:45	19:45	20:45	21:45	23
" Sanda	—	—	7:40	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40	19:40	21:40		" Sanda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Handen	5:45	7	8	10	12	14	16	18	20	22		" Gällö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		" Dalarö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Sön- och Helgdagar från 15 maj — 15 sept.

Från Dalarö	7	9	11	13	15	17	18	19	20	21	22	23	Från Stockholm	7	8	9	10	11	12	13	15	17	19	21	1
" Gällö	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	23:30	" Handen	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	15:45	17:15	19:15	21:15	1:45
" Sanda	7:40	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:40	" Sanda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Handen	8	10	12	14	16	18	19	20	21	22	23	24	" Gällö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	" Dalarö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Personvagnar på beställning: Tel. Dalarö
 Omnibussar till uthyrning: Tel. Söderby 28, Ensk. 18 97, Södra Bantorget Sö. 6627
 Garage: Tel. Söderby 28, Trafikförest. bostad: Tel. Sö. 130 03

1929.

Turlistor.

1926.

Strax intill Busstationen ligger
 Eder järnaffär
Stockholms Södra Järnaktiebolag
 Tel. 41 41 65. Götgatan 95. Tel. 41 39 72

Papp, Spik, Plåt, Cement, Byggnads-
 smiden, Lantbruks- & Trädgårdsmas-
 skiner och Redskap.
 Hushålls- och Sportartiklar,
 Båtsmidan m. m.

Ur & Glasögon
 bäst och billigast hos
H. PETERSON
 95 GÖTGATAN 95
 Telefon 40 35 35

*Reparationer utföras
 under garanti*

Bokförl. Gleason & Co., Sthlm.

— 5 —

**Brännkyrka och Södertörns
 Trafik Aktiebolag**
 Tel. 23 03 20

TURLISTA
 gällande fr. o. m. den 1 Sept.
 1936
 å
Linje 5
Ringvägen—Dalarö



ÅHLÉN & HOLM A/B
 DETALJFÖRSÄLJNING
 Hörnet GÖTG.-RINGV.

Drick »APOTEKARNES» Saana!

Linje 5. Ringvägen—Dalarö.

Vardagar:
 Från Ringvägen: kl. 8.00, 11.30, 15.15, 18.15, 21.45.
 Från Dalarö: kl. 6.30, 9.30, 13.00, 16.30, 19.45.

Lördagar:
 Extra tur från Ringvägen: kl. 13.30.

Sön- och helgdagar:
 Från Ringvägen: kl. 8.30, 10.00, 11.30, 13.00, 15.00, 18.00, 21.45, 23.30.
 Från Dalarö: kl. 7.00, 10.00, 11.30, 13.45, 16.30, 19.30, 21.30.

Drick »APOTEKARNES» Saftkobbelt!

1936.

Turlistor.



Turlista för Busstrafiken Stockholm Södertörn, 1960.

Turlistor

gällande fr. o. m. den 14 juni
t. o. m. den 31 augusti 1960.



	Sid.
Linje 1 Ringvägen—Vendelsö	4
” 2 ” —Handen	8
” 3 ” —Trångsund—Skogås	11
” 4 ” —Södert. V:d—Svartviksv. .	13
” Anslut. passbåtstrafik, Ornö-området ..	14
” 5 ” —Dalarö	15
” 6 ” —Dalarö—Smådalarö	19
” 7 ” —Stortorp	21
” 8 ” —Gålö	23
” 14 Västerhaninge station—Gålö	23
” Anslutande passbåtstrafik, Utö-området	24
” 9 Ringvägen—Årsta Havsbad—Berga ...	25
” 10 ” —Tyresö—Tyresö Brevik ..	26
” 11 ” —Lissma—Sågaräng	27
” 12 ” —Norrby	27
” 13 ” —Tyresö Strand	28
” 15 ” —Nyfors	28
” 16 ” —Skogsängsv.—Pers udde ..	29
” 17 ” —Orhem	31
Linjen Vendelsö—Handen	32
” Tyresö Brevik—Älmora	30
Karta över linjenätet	16
Kontor: Götgatan 101 (Box 20069, Stockholm 20).	
Upplysningar: tel. 44 00 25 växel).	
Vardagar	8.00—17.00
Sön- och helgdagar	8.00—14.00

Linje 6. Ringvägen—Dalarö—Smådalarö.

Vardagar utom lördagar och helgdagsaftnar:

Från Ringvägen:	kl. 6.15	12.00	16.30
Dalarö torg— Smådalarö:	kl. 7.30	13.25	17.40
Från Smådalarö:	kl. 8.10	13.40	18.20
Dalarö—Ringvägen:	kl. 8.30	14.05	18.40 ^{2*}

Lördagar och helgdagsaftnar:

Från Ringvägen:	kl. 6.15	12.00	13.30	16.30
Dalarö torg— Smådalarö:	kl. 7.30	13.25	14.40	17.40
Från Smådalarö:	kl. 8.10	13.40	15.30	18.20
Dalarö—Ringvägen:	kl. 8.30	14.05	15.45	18.40 ^{2*}

Sön- och helgdagar.

Från Ringvägen:	kl. 8.30	18.00
Dalarö torg— Smådalarö:	kl. 9.40	19.10
Från Smådalarö:	kl. 10.30	19.30
Dalarö—Ringvägen:	kl. 10.45 ²	19.45

Avgångstiderna för vägsträckan Dalarö torg—Smådalarö äro endast ungefärliga. Dock avgår buss icke före den i turlistan angivna tiden. Å vägsträckan Ringvägen—Dalarö är bussen skyltad linje 5, å vägsträckan Dalarö torg—Smådalarö linje 6.

^{2*} = från Dalarö: övergång vid Söderbymalm till linje 2.

² = från Dalarö: övergång vid Handen Södra till linje 2.



Bussar med vidstående märke
är enmansbetjänade.
Avgiften erlägges vid påstigandet.

Linje 6 går nu till Smådalarö.

Svibergs bussgarage på landsidan nära kanalbron och begravningsplatsen.



Dalarögaraget med det utbyggda mittpartiet för att kunna få plats med bussens gengasaggregat fotgraferat 1980.



* Släppaggregat efter buss.

Garaget byggdes år 1930 av droskägare Knut Sviberg som idkade drosktrafik på Dalarö. Samma år övertar Brännkyrka och Södertörn garaget. Vagnarna som gick på Dalarö stationerades i detta garage för att slippa tomkörning tillbaka till garaget i Handen.

Byggnaden hade tre portar och då vagnarna på den tiden inte var så långa som dagens, kortare än 8,2 meter, kunde bussarna ställas in. År 1943 när de s.k. Hägglundarna anskaffades som var 20 cm högre än övriga, måste golvet bilas ned för hjulspåren. Vagn nr 70 var ordinarie på linje 5 Dalarö. Chaufförer på den tiden var bl. a. Torsten Blom och G. Wennman.

När kriget bröt ut år 1939 monterades ett fast gengasaggregat baktill på bussen. Detta medförde en ombyggnad och en s.k. holk för mittporten skapades för att förlänga garaget. Man kunde därför inte ha bussar med släppaggregat* på denna linje.

I de två andra båsena pallades vagn nr 12 "turisten" och nr 52 "AEC Regal" upp och avregistrerades mellan åren 1940 till 1946, då de åter sattes i trafik.

År 1946 tillkom ytterligare en tjänst, ett delat pass med fyra timmar på förmiddagen och fyra timmar på eftermiddagen. Detta medförde ytterligare en vagn som ställdes där.



Forts. Svibergs bussgarage på landsidan nära kanalbron och begravningsplatsen.

Runes Alvesäters* farfar var bosatt på Dalarö och bussbolaget anlidade honom vintertid för att elda i värmepannan mellan 20.00 till 22.30 så att vagnarna inte frös i kylarna. För detta betalade bolaget 5 riksdaler i veckan.

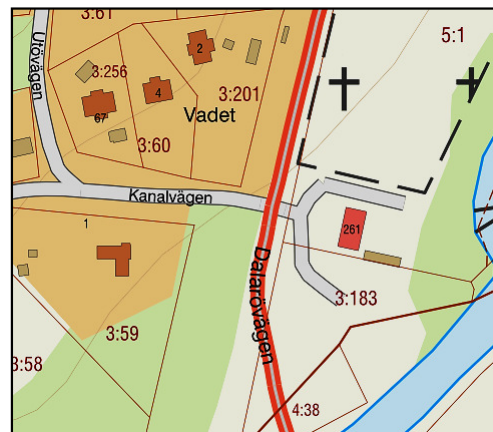


Denna bild är tagen från andra sidan kanalen.
Dalarövägen syns i bakgrunden.

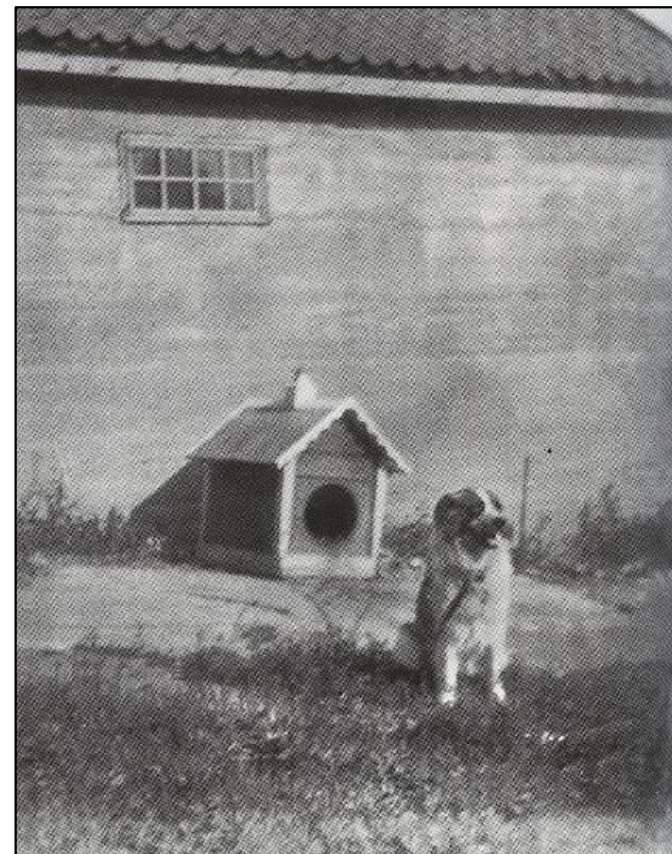
År 1991 revs byggnaden.

Numera har Haninge kommunen en uppställningsplats för sitt material och fordon här.

Sviberg bodde då i det vita huset vid Vadet, nu Dalarö 3:60, som låg nära hans garage.



* Författare till boken *Bussminnen 1*.



Svibergs hund Simson vid bussgaraget.

Garaget användes som mekanisk arbetslokal under några år.

Forts. garaget.



Forts. Svibergs bussgarage på landsidan nära kanalbron och begravningsplatsen.



Vid invigningen av Dalarö kanal den 21 maj 1939 deltog kronprins Gustaf Adolf och kronprinsessan Louise, Dalaröfiskaren Alfred Sandberg tog kronprinsparet och hans sällskap med på en tur längs kanalen.

Här passerar båten bussgaraget.

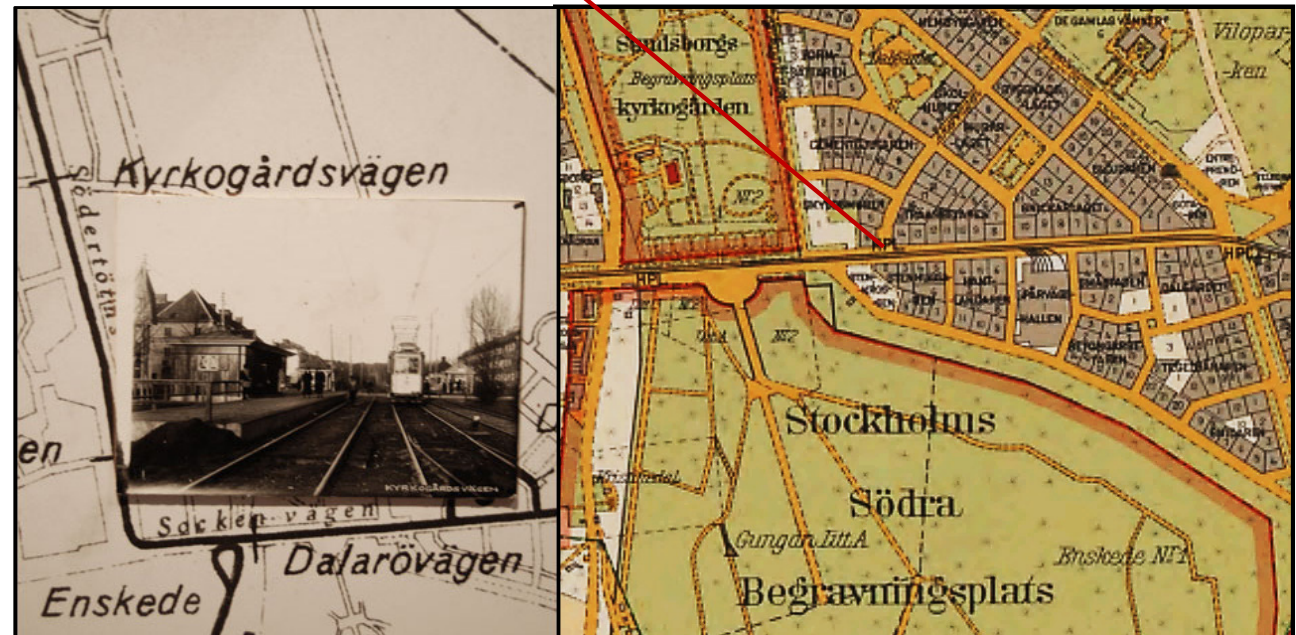


Hållplats Dalarövägen 1931 / En knutpunkt med anslutning till spårvagn.



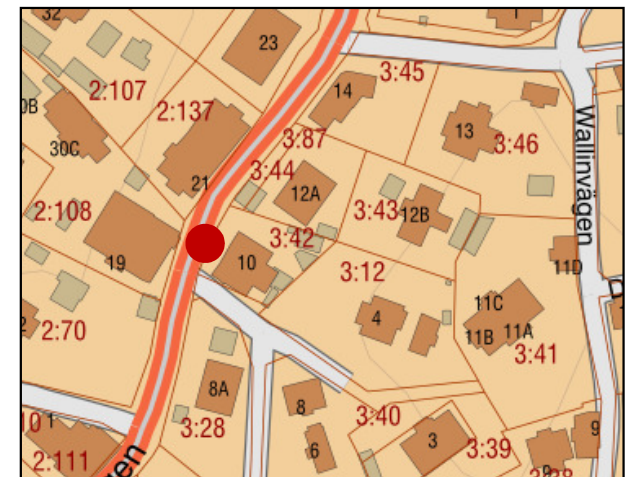
Dalarövägen har under sekels lopp ändrat sin sträckning åtskilliga gånger. Om detta finns att läsa i Enskede Årsta hembygdsgsföreningsskrift *Dalarövägen*, nr 3, 2005.

Station *Dalarövägen* låg ungefär där uppgången till nuvarande tunnelbanestationen *Skogskyrkogården* nu ligger.



Karta "Enskede" från 1917-1930.

Dalaröbussen på Odinsvägen 1931.



Buss nr 5 står vid det som tidigare kallades lilla (gamla) torget.

Linjen 5 gick 1931 mellan Ringvägen och Dalarö.

OBS bensinpumpen "Shell-Bensin" som står emellan fastigheterna Odinsvägen nr 19 och 21.

Posten levererades med bussen till Dalarö torg.



Bild från 1939.

Alla paket och postsäckar som skulle vidare till Ornö och Utö drogs från torget ned till Hotellbryggan på denna vagn oavsett väderförhållanden.

Där väntade då de olika båtarna för vidare färd till Ornö och Utö. Både poststationen på Ornö och Utö lydde på den tiden under Dalaröposten.

Det är postiljonen Nils Lönnberg som står längst till höger på bilden.



Båttrafik till Ornö.

Under sommaren trafikerade denna båt leden Dalarö – Ornö kyrka och under vintern Dalarö – Skinnardal. Samtrafik skedde med Waxholmsbolaget och när vintern kom, med bussbolagen som trafikerade Dalarö – Stockholm. Genom åren har även andra upprätthållit båttrafiken till Ornö, bl.a. Hebe.

Den första bilfärjan till Ornö.

Det var Yngve Ahlman från Skinnardal, tidigare anställd som lots på Landsort, som köpte en bilfärja och startade reguljär trafik mellan Dalarö och Ornö 1962.

Postbefordran med Dalaröbussen.

Postverket började anlita Dalaröbussen för sina posttransporter redan 1920.

Detta gällde höst, vinter och vår.

På sommaren var det fortfarande ångbåtarna som användes.

1930 tog busstrafiken över posttrafiken även sommartid.

Posten till och från Dalarö befordrades med Dalaröbussarna till långt in på 1960-talet.

Förutom postsäckar till Dalarö, Ornö och Utö hade bussen med sig två postväskor till de som bodde på Sanda gård respektive Sandemar.

Säckarna och väskorna låg framme i bussen alldeles bakom chauffören på golvet tillsammans med annat gods.

I brevbärarens tjänst på Dalarö ingick att på morgonen hämta all inkommande post vid bussen på torget, när den anlände kl.07.00 från Stockholm.

Brevbäraren hade en handdragen kärra att lasta postsäckarna på.

Kärran drogs sedan till postkontoret, som först låg på Postvägen till 1944 och sedan på Odinsvägen.

Postsäckarna till Ornö och Utö drogs vidare på kärran ned till Hotellbryggan.

Dalarö postkontor vid Postvägen fick inte förvara några sedlar nattetid, då kontoret saknade kassavalv.

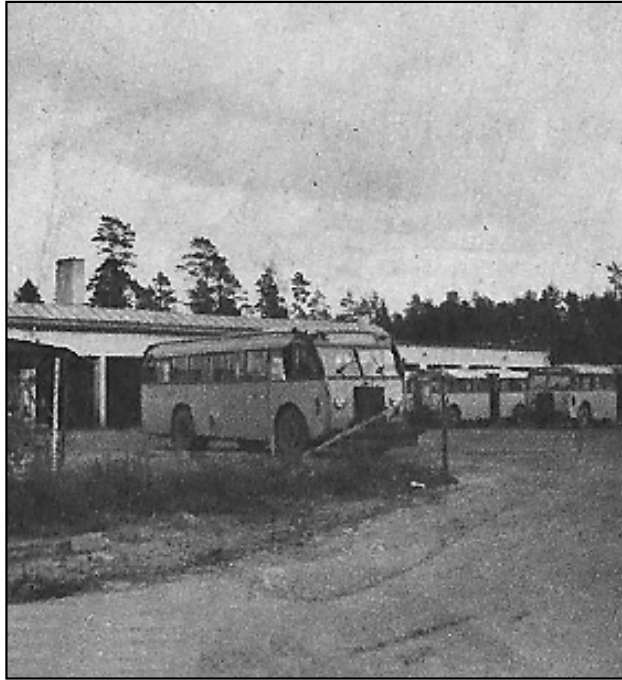
Detta innebar att varje dag skulle sedlarna sändas med kvällsbussen till Stockholm.

Nästa morgon sändes en mängd sedlar ut igen med morgonbussen.

Sedlarna stuvades i en värdepostväska.

Denna omständliga procedur fortgick fram till 1944 då postkontoret flyttades till Odinsvägen.

Klipp ur tidningen Motor 1944.



Bussgaraget i Handen.

Handen som först varit en lantlig idyll expanderade till att bli en egen tätort.

Handens gamla station revs 1973.



Estlandsflyktingar - Från Dagö till Dalarö till Stockholm.

- Dagboksanteckningar av Ilja Pähn 1944.

"Efter frukosten fördes vi med buss från Dalarö genom staden Stockholm till bastun. Vänstertrafik. Vi såg upplysta skyltfönster och förbluffades över varornas överflöd. Jag fick tårar i ögonen..."

Intervju med Agnes Engel 1946.

Bussarna har konkurrerat ut båtarna. "Fångvagnen" kallades den första bussen som körde härifrån till stan med skynken som väderskydd runt sittutrymmet.

Buss på torget 1944.



Här skimtar en väntsal bakom bussen.

Bussarna vände på torget innan ändhållplatsen ändrades till Hotellbryggan på 1970-talet.

Bussarna var gulvita och ofta med en grön rand längs sidan.
Observera gengasaggregatet.



Flygfoto från 1920.

1950-talet.



Konduktören är Lars Pettersson och chauffören är Nils Lundfeldt vid buss linje 5.

Busstrafiken bedrevs på 1950-talet av BSS, Busstrafiken Stockholm - Södertörn.

Bussarna var gulvita och ofta med en grön rand längs sidan.



1953, bussar på väg att lämna bussterminalen vid Ringvägen.



Myntapparaterna kunde ta 1 kr - 50 öre - 25 öre - 10 öre och 5 öre. Ett- och tvåöringar samt två-kronor fick förarna ha löst i väskan.

Punktering vid Tallbacken på väg till Dalarö, 1950-talet.



Dalaröbussen vid Hotellbryggan, 1950-talet.

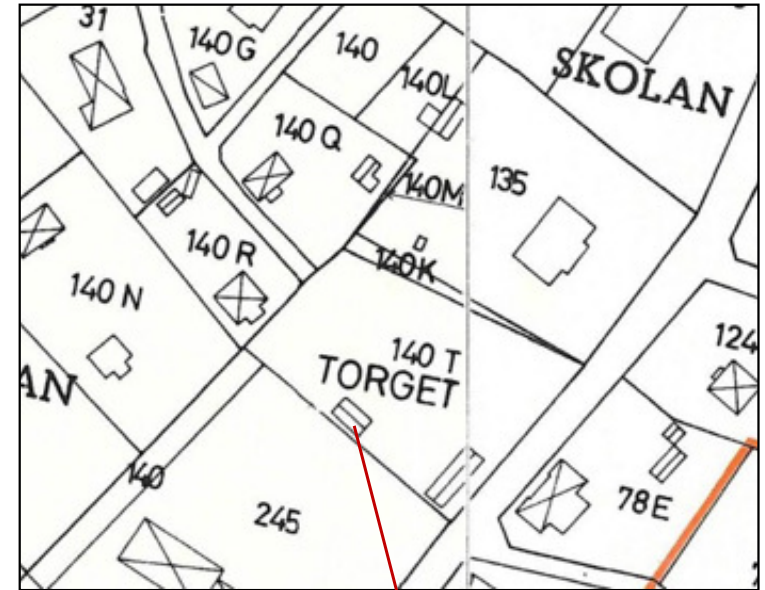


Buss linje 5 från Stockholm för omlastning av paket, post och personer vid Hotellbryggan på Dalarö. Vid bryggan ligger m/s Hebe från rederi SÅA.



m/s HEBE / Gick mellan Stockholm och Utö via Dalarö.
Bredd över allt 4,78 meter. Längd över allt 18,5 meter.
Rederi: Stockholms Ångslups AB. Byggår: 1903.
Varv: Motala Verkstad.

Vänthallen på Dalarö torg när bussarna vände här.



Kiosken på torget tillkom omkring 1945 och blev en samlingspunkt. Bussarna, linje 5, stod ofta uppställda på det lutande grusbelagda torget.

Parkeringsförbudet på torget gällde vid den tiden personbilar men inte bussar på linje 5 som gick mellan Dalarö och Ringvägen på Södermalm.

I förgrunden några gamla mjölkflaskor och plastbackar för mjölkförpackningar av typ Tetra Pak.

Huset till vänster i bakgrunden är Yngve Rosenbergs, Birger Jarlsvägen 33, Dalarö 4:21, som brann 1948-05-07 och som nu är rivet.

På kioskens tak sitter en reklamskylt för CAP Pompom Dubbelkaka.

Kiosken på Dalarö torg revs, 1972.

Forts. Vänthallen på Dalarö torg .



Forts. Vänthallen på Dalarö torg när bussarna vände här.





1960-talet.



Bussen är en Scania CF från 1967.

1970.

Ändhållplatsen för bussarna till Smådalarö, vid Smådalarö Gård.



Vid Hotellbryggan 1965.



Dalarö Hotell.

Väntkuren för bussen vid dåvarande Dalarö Hotell.

Det anrika Dalarö Hotell och Restaurang och det intilliggande annexet, stenhuset, som även kallades Kommendanthuset rivs 1965 efter beslut i Österhaninge kommunalnämnd. För att ge plats för nuvarande busshållplats och uppställningsplats för bilar till Ornöfärjan.

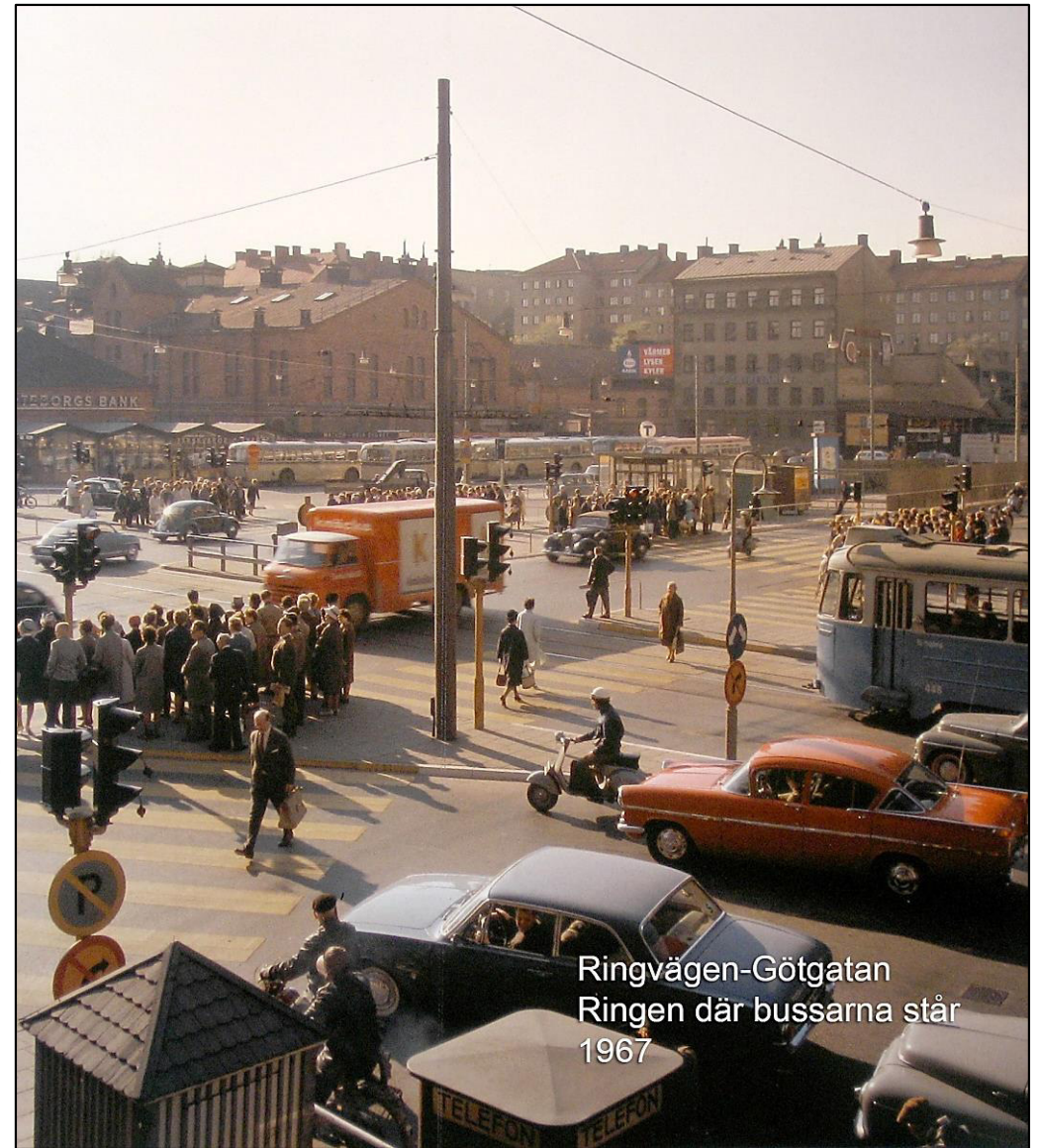


Hotellet och Stenhuset många år tidigare.

Bussarna i hörnet av Götagatan/Ringvägen 1960-talet.



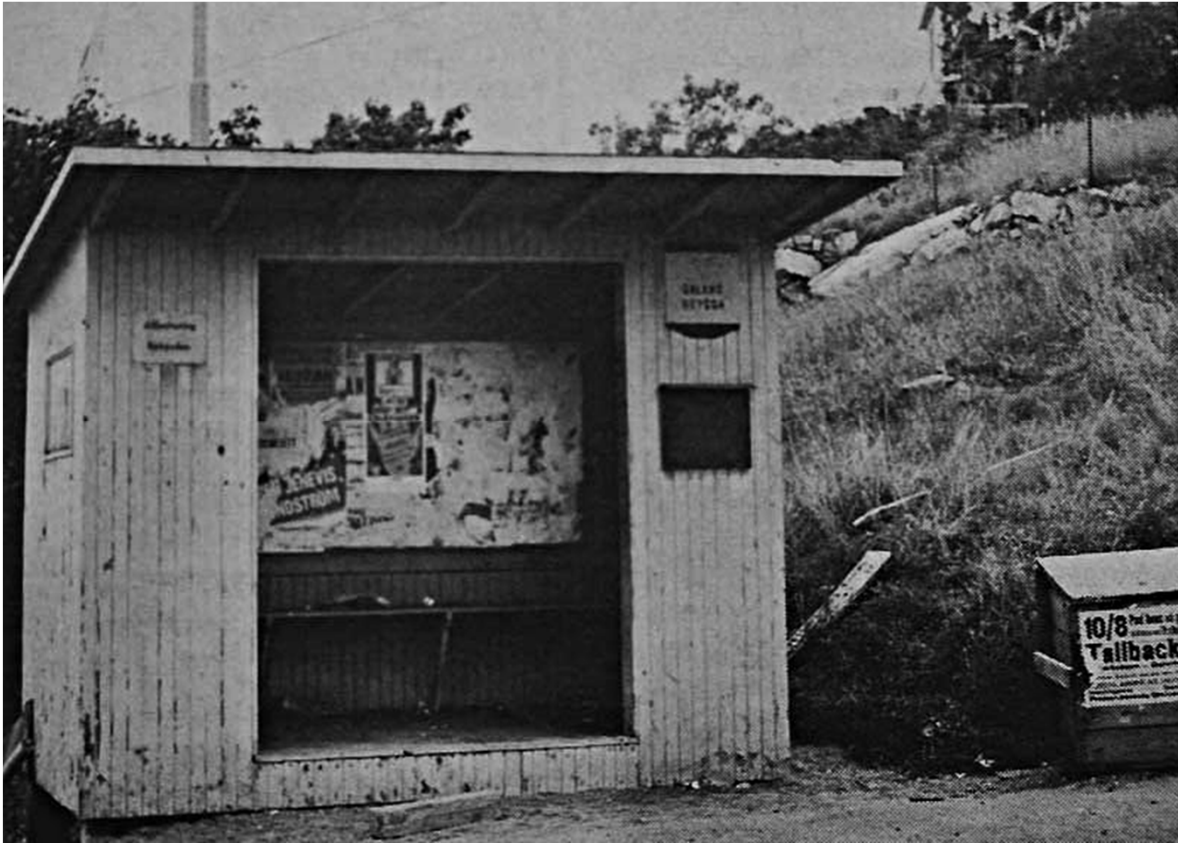
Vid Skanstull i början av 1960-talet.



Ringvägen-Götagatan
Ringan där bussarna står
1967

1967.

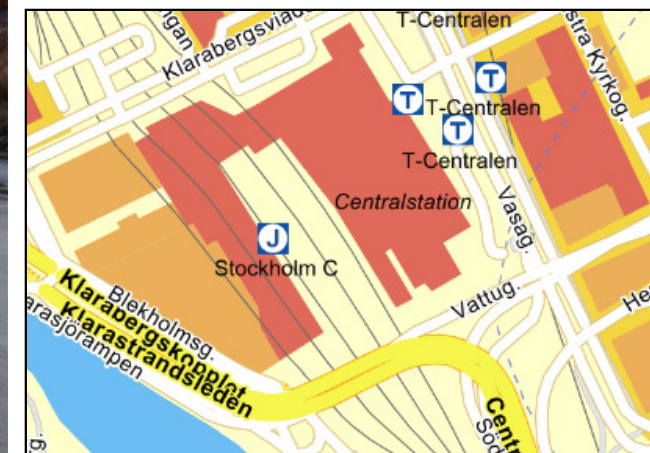
Väntkuren vid Hotellbryggan 1968.



På sandlådan invid busskuren annonseras om dans på Tallbacken.



En tillfällig busslinje till Dalarö – linje 8 - 1990.



Svarta Maja, som hon kallades internt hos vissa på SL.

Den 1 mars 1990 satte SL in en speciallinje från Dalarö direkt till Vattugatan, vid Stockholms Central.

För att åka med bussen köpte man SL-månadskort som vanligt plus ett extra färdbevis, som kostade lika mycket som månadskortet. För detta fick du ett " eget " säte, det fanns morgontidning, kaffe och eluttag ombord. Det gick en tur på morgonen kl. 7.00 från Dalarö in mot stan och en tur åter kl. 17.00.

Platsbokning var egentligen obligatorisk men det gick bra att få följa med ändå om det fanns plats. Det gjorde det alltid.

Försöket blev inte så långvarigt och avbröts efter 10 månader, det drogs in p.g.a. för få resenärer, så kostnaden för SL blev för hög. Några Dalaröbor kämpade hårt för att den skulle få vara kvar, ändrade turerna, så att den stannade vid varje hållplats utefter Dalarövägen istället för att köra direkt in till stan. På fredagar kunde det hända att det var så få passagerare att någon chaufför hämtade med privatbil.

För övrigt användes bussen för SL:s beställningstrafik och var ett tag garagerad i Handen.

Bussen flyttades sedan till Vaxholm och den trafikerade "Eckerölinjens" linje mellan Stockholm och Grisslehamn.



Hotellbryggan 1980.

Huset ovanför är villa Nordamerika.

Det gröna huset med två dörrar ser ut att vara en toalett.

Dalarö Skärgårdsservice / Macken byggdes 1980, det var nog behov av en toalett här.

Bussarna på torget.



Ur boken "Sommarnöjet i skärgården" sid 338.

1992

**Fiskaren Ingvar Nilsson från Jutholmen på Dalarö Torg.
Bildens togs när det var hans sista försäljningsdag av fisk på torget.
Hur många år han tidigare haft sin försäljning på torget är okänt.**

Ingvar Viktor Allan Nilsson, 1927-1999, var född på Ornö men bosatte sig på Jutholmen med sin hustru Rose-Marie, 1930-1986.

1992 var det sista året som bussarna vände vid torget.



Busshållplatsen vid Hotellbryggan 2009.

Konstnär: Monica Svahn – Strandh.

Motiv

Vid busshållplatsen väntar passagerarna på buss 839 som tar dem till Handens centrum för vidare färd med pendeltåg till Stockholm. De flesta har nog kommit med bilfärjan från Ornö.

**På följande sidor finns några fler
bilder och text om bussar
som trafikerat Dalarö.**



Vad kostade det att åka buss 1929 resp. 2023.

Prislista å Dalaröbussen

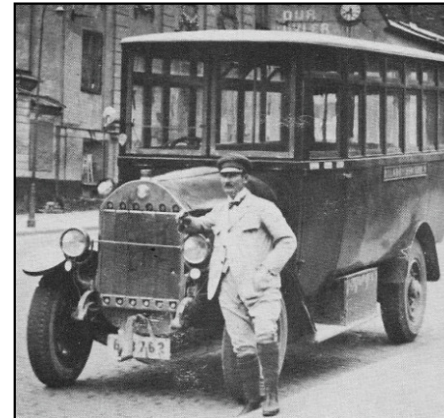
	Stockholm	Ekberga	Beateberg	Norrby	Handen	Schecksmo	Skutan	Högsta	Årsta	Lövlund	Vaxnäs	Ösbytoro	Sandemar	Brukev.	Dalarö
Dalarö . . .	3.—	2.75	2.25	2.—	2.—	1.75	1.75	1.50	1.25	1.25	0.75	0.50	0.50	0.25	—
Brukevågen	2.75	2.50	2.—	2.—	1.75	1.50	1.50	1.25	1.—	1.—	0.50	0.50	0.25	—	0.25
Sandemar ..	2.50	2.25	1.75	1.75	1.75	1.50	1.25	1.—	1.—	0.75	0.50	0.25	—	0.25	0.50
Vaxnäs . . .	2.25	2.—	1.50	1.50	1.25	1.—	1.—	0.75	0.50	0.25	—	0.25	0.50	0.50	0.75
Lövlund . . .	2.—	1.75	1.50	1.25	1.—	0.75	0.75	0.50	0.25	—	0.25	0.50	0.75	1.—	1.25
Årsta	1.75	1.50	1.25	1.—	0.75	0.50	0.50	0.25	—	0.25	0.50	0.75	1.—	1.—	1.25
Skutan . . .	1.50	1.25	0.75	0.50	0.25	0.25	—	0.25	0.50	0.75	1.—	1.25	1.25	1.50	1.75
Shecksmo . .	1.25	1.—	0.75	0.50	0.25	—	0.25	0.50	0.50	0.75	1.—	1.25	1.50	1.50	1.75
Söderby . . .	1.—	0.75	0.50	0.25	0.25	0.25	0.50	0.75	1.—	1.25	1.50	1.50	1.75	1.75	2.—
Beateberg . .	0.75	0.50	—	0.50	0.50	0.75	0.75	1.—	1.25	1.50	1.50	1.75	1.75	2.—	2.25
Ekberga . . .	0.50	—	0.50	0.75	1.—	1.—	1.25	1.50	1.50	1.75	2.—	2.25	2.25	2.50	2.75
Stockholm	—	0.50	0.75	1.—	1.25	1.25	1.50	1.75	1.75	2.—	2.25	2.50	2.50	2.75	3.—

Barn 6—12 år betala halv avgift.
 Tur och retur Stockholm—Dalarö Kr. 5:—, Stockholm—Handen Kr. 2:—.
 Veckokort för resa Stockholm—Handen Kr. 6:—, försäljas vid Södra
 Bantorget lördagar 1—3.

Det var dyrt att åka buss 1929.

Tur och retur Stockholm Dalarö kostade år 1929 5 kr.

5 SEK år 1929 kunde man köpa lika mycket varor och tjänster som 161.6 SEK år 2023 mätt med konsumentprisindex. Detta enligt valutaomvandlaren.



Dalarö
 Brukevågen
 Sandemar
 Vaxnäs
 Lövlund
 Årsta
 Skutan
 Shecksmo
 Söderby
 Beateberg
 Ekberga
 Stockholm

OBS. stavningen.



Att åka med SL-buss 2023.

En ej rabatterad vuxen biljett kostar 39 kr och en rabatterad kostar 26 kr och de gäller för byte av linje under 75 minuter.



Så jämfört med biljettkostnaden 1929 är det betydligt billigare att åka buss i dag.



Buss nr 839 vid Hotellbryggan, 1970-talet.



Buss nr 839 vid ändhållplatsen Smådalarö gård, 1980-talet.



**Dalaröbussen vid bussgaraget i Handen, 1949.
Bussen blev avställd och skrotad 1966-07-28.**



Ombordkörning på färjan vid Hotellbryggan.



Buss linje 5 vid Skanstull, 1960-talet.



Hotellbryggan, 2016-07-20.



Linje nr 839 vid Hotellbryggan, 2008.

Vid Hotellbryggan, 1980-talet.



Ändrade busslinjenummer.

1964 började man successivt införa ett gemensamt linjenummersystem för samtliga bolag som bedrev linjetrafik med buss i Stockholms län. Tresiffriga linjenummer infördes där första siffran indikerade regionalt område. De nya linjenummerserierna infördes enligt tabellen härnedan.

Linjenummer	Område	Infördes den
200-serien	Lidingötrafiken	1975-01-12
300-serien	Mälaröbussarna	1971-10-01
400-serien	Nacka - Värmdöbussarna	1971-08-24
500-serien	SJ Solna Billinje-grupp	1964-08-30
600-serien	SJ Danderyds Billinje-grupp	1964-07-30
670-serien	Vaxholmsbussarna	1974-06-10
700-serien	SJ Huddinge Billinje-grupp	1964-05-03
800-serien	Södertörnsbussarna	1973-06-18
900-serien	Närtrafiken (Färdtjänst)	2004-01-01

Stor ombyggnad gjordes av busshållplatsen vid Hotellbryggan 2020.



2010.



2010.



2010 / 2020

Stor ombyggnad gjordes av alla busshållplatser i och nära centrala Dalarö 2020.



Buslinje 839 och 869.

Dalarö

Nya Trafik-A.-B:s Turförändring,
Bilturer alla söckendagar från Dalarö
kl. 7.15 f. m. & 2.30 e. m. Från Slus-
sen 11 f. m. (lördagar kl. 12.30 e. m.)
& 4.30 e. m. med anslutning ångf. Sö-
dertörn i Dalarö till Utö.

Dalarö Nya Trafik-A.-B.

1920-08-07.

Dalarö nya trafik a.-b. erhöll för
upprätthållande av trafik mellan Dalarö
och Handen ett bidrag av 1 200 kronor.

1920-09-23.



Buss linje 5, 1968.

18771103-017

Ryd, Carl Erland Leonard

Östgötagatan 73 B Stockholm

Död 14/3 1953.

Kyrkobokförd i Katarina, Stockholms stad (Stockholms sta

Född 3/11 1877 i Väckelsång (Kronobergs län, Småland).

Gift man (25/12 1933).



Krav om bättre busstrafik till Dalarö

Nya grepp om busstrafiken till och från Dalarö krävs. Det menar två Dalaröbor som har lagt ett förslag till SL om hur kollektivtrafiken ska kunna följa med i Dalarös utveckling.

Det är Dalarös stadigt ökande och "förändrade" befolkning som ligger till grund för förslaget från Dalaröborna.

– De nya områdena på Bergshamnsvägen, Dalaröhöjden med flera har gett Dalarö fler invånare. Transformeringen av sommarstugor till permanentbostäder gör att fler behöver transporter året runt, liksom förtätningen i Schweizerdalen och Vadviken, skriver Elisabeth Jansén och Margareta Ponsbach i sitt förslag.

DET FINNS även ytterligare planer för en framtida förtätning av orten, och Dalaröborna pekar även på det faktum att skolan har byggts ut flera omgångar. Problemet är, menar de, att trafiken ökar onödigt mycket som det ser ut i dag.

– Det finns de som pendlar med bil till sina arbeten i stan eftersom kollektivtrafiken inte erbjuder tillräckligt bra alternativ. Av miljöskäl är det helt nödvändigt att erbjuda bättre alternativ till bilen, skriver Elisabeth och Margareta.

Dessutom finns problemen även åt motsatta hållet, folk som bor i stan men



pendlar till sitt arbete på Dalarö eller Smådalarö, som också har behov av bättre kollektiva transporter.

– Dalarö är ett nav, en replipunkt i skärgården. För att även fortsättningsvis kunna utgöra detta nav eller replipunkt är kollektiva transportmedel en mycket viktig förutsättning.

FÖRSLAGET INNEBÄR fler turer med buss 869 till och från Gullmarsplan i rusningstid, bland annat en tur cirka kl 07.00 från Dalarö och en tur cirka kl 18.30 från Gullmarsplan eller stan. Dessutom att några turer utgörs av en 869 C som går direkt till och från Centralen. Fler turer med 869:an ska dessutom finnas under icke-rusningstid, förslagsvis vid 10- samt 12-tiden från Dalarö och 20- och 23-tiden från Gullmarsplan eller Cen-



Dalarö bör få bättre bussförbindelser menar två Dalaröbor som har lämnat ett omfattande förslag på förbättringar till SL.

tralen. Helgnätter även kl 01.00.

Bussarna ska även tillåtas att ha passagerare i båda riktningarna.

Dalaröborna vill även se omfördelade resurser från 839:an till 869:an, eftersom den senare linjen har fler

passagerare. Dessutom föreslås en lokal busslinje till Smådalarö, förslagsvis med minibuss. Minibussturen skulle kunna förlängas till att omfatta Vadviken och Malmen för den ökande året-runt-befolkningen i dessa delar. Förslagslämnarna menar

att många i dag tar bilen den korta sträckan för att handla på Dalarö.

Förslaget, som tagits fram genom samtal med flera bussresenärer, har bland annat skickats till SL, landstinget och kommunen. Elisabeth Jansén och Margareta Ponsbach

hoppas nu på en dialog kring kollektivtrafikfrågorna. Ett upprop har även startats på sociala nätverket Facebook.

CARIN TELLSTRÖM TEXT OCH FOTO
carin@skarpgarden.se
Tel: 08-54 54 27 04



Busshållplatsen vid Kanalbron, 2021.



I väntan på buss 839 år 2012. En skön stund i väntan på bussen i busskuren vid Hotellbryggan.

SEGER FÖR RESENÄRER TILL GULLMARSPLAN

DIREKTBUSS 810 OCH 869 RÄDDAS

Direktbussarna 810 Jordbro-Gullmarsplan och 869 Dalarö-Gullmarsplan räddas. Det är resultatet av en budgetöverenskommelse mellan allianspartier och Miljöpartiet. Även Nynäshamnslinjerna 861 och 862 får vara kvar.

♥ Haninge
- Genom dagens överenskommelse har vi räddat fy-

ra viktiga direktbussar, säger Malin Karlsson, trafikpolitisk talesperson för MP i Stockholmsläns landsting.

Hur det blir med Nobinas övriga förslag på förändringar är det fortfarande upp till tjänstemännen på landstingets trafikförvaltning att avgöra.

- Vi förstår att Södertörnsborna är besvikna, men vi inom politiken kan i

dagsläget inte göra något åt Nobinas förslag på trafikförändringar på Södertörn. De fyra direktbussarna var det vi kunde påverka utan att störa helheten, säger Rasmus Jonlund, presschef för Liberalerna i landstinget.

ENLIGT TIDIGARE uppgift till Mitt i Haninge kan det dröja så länge som till juni innan landstingets trafikförvalt-

ning fattar beslut om huruvida avtalet verkligen tillåter Nobina att genomföra de föreslagna förändringarna.

Enligt den nya budgetöverenskommelsen ska dock en översyn göras av det gällande incitamentsavtalet, där Nobina får betalt per resenär, och i övrigt enkelt beskrivet är fria att utforma sina linjedragningar.

Malin Karlsson menar att

den stora bristen i avtalet är just bussoperatörens möjligheter att göra stora förändringar utan politikernas godkännande.

- Vi har varit kritiska till att vi inte har koll på läget. Vi inom politiken måste kunna ha inflytande över vilka förändringar som görs. Avtalen måste vara skrivna så att de är till nytta för resenärerna, säger hon.

Enligt Rasmus Jonlund är inte heller Liberalerna nöjda med processen, men man ska man invänta tjänstemännens beslut innan man fattar beslut om hur avtalskonstruktion kan behöva förändras.

- Det beror ju mycket på vad förvaltningen kommer fram till, säger han.

JOHANNA SCHALK

Dalaröbussen körde i diket 15 november 1926.

Buss med 15 passagerare kör i diket vid Dalarövägen.

En bilolycka inträffade på lördagskvällen på Dalarövägen mellan Beatebergs gård och den s. k. Beatebergsbacken i Huddinge socken, i det att ordinarie omnibussen på busslinjen Stockholm—Dalarö, vilken avgått på sin sista tur för dagen kl. 8,15 e. m. från Södra bantorget, förirrade sig från landsvägen ned på en åker och välte. Olyckan tillgick så, att huvudbladet på det främre fjäderpartiet, som bär upp karosseriet, plötsligt brast med den påföljd, att chauffören, G. Wennman från Dalarö, förlorade herraväldet över styrinrättningen, vilken nekade att fungera, och bilen på egen hand styrde kosan rätt över vägen och hamnade i åkern på högra sidan. Chauffören erhöll därvid en del skärsår i huvudet samt fick ena handen bruten. I en från Dalaröhållet kommande droskbil fördes han till Maria sjukhus, varifrån han senare själv kunde begiva sig hem. Av bussens 15 passagerare erhöll en ett par skrubbsår, medan de övriga sluppo undan med en kullerbytta. Chaufför Wennman har varit i bolagets tjänst alltsedan det startades och är en i allo betrodd man. På söndagsförmiddagen bärgades den förolyckade omnibussen av en bärgningsbil.

Omnibus kantrar på Dalarövägen.

En bilolycka inträffade mellan kl. 8 och 9 på lördagskvällen på Dalarövägen mellan Beatebergs gård och den s. k. Beatebergsbacken i Huddinge socken, i det att ordinarie omnibussen på busslinjen Stockholm—Dalarö, vilken avgått på sin sista tur för dagen, kl. 8.15 från Södra bantorget, förirrade sig från landsvägen ned på en åker och välte. Olyckan tillgick så att huvudbladet på det främre fjäderpartiet som bär upp karosseriet plötsligt brast, med den påföljd att chauffören, G. Wennman från Dalarö, förlorade herraväldet över styrinrättningen, vilken nekade att fungera, och bilen på egen hand styrde kosan rätt över vägen och hamnade i åkern på högra sidan. Chauffören erhöll därvid en del skärsår i huvudet samt fick ena handen bruten. I en från Dalaröhållet kommande droskbil fördes han till Maria sjukhus, där han erhöll förband och fick handen spjälad, och varifrån han senare på aftonen själv kunde begiva sig hem. Av bilens 15 passagerare erhöll en ett par obetydliga skrubbsår, medan de övriga sluppo undan med en kullerbytta och förskräckelsen. Chaufför Wennman har varit i bolagets tjänst alltsedan det startades och är en i allo betrodd person. Vid 11-tiden på söndagsförmiddagen bärgades den förolyckade omnibussen av en bärgningsbil.

Norr om Drevviken började all busstrafik på privat initiativ. Anledningen var helt enkelt att det inte fanns någon järnväg eller båtförbindelse tillgänglig för transport in till Stockholm. Däremot gick det spårvagnar ut till Enskede. Och det var till eller från Stockholm som folk reste. Trots att det här avsnittet skall handla om busstrafiken mot Haninge, så måste man börja titta på trafiken mot Hanviken på gränsen till Tyresö. För de flesta linjer mot Haninge är förgreningar eller förlängningar av den.

Den första kända busslinjen startades i maj 1916 av Karl Gustav Ferdinand Ring och kördes med två turer på vardera lördagar och söndagar. Han körde mellan spårvägsändhållplatsen i Enskede och stadsgränsen mot Tyresö vid Hanviken.

Denna linje körde Ring fram till hösten. Åren 1917 och 1918 förekom det ingen trafik alls. Det var ju under första världskriget, så man kan anta att det var ont om både bränsle och däck. Men sommaren 1919 satte Ring fart på "karetan" igen, och körde samma linje fram till november. Dock fortfarande bara under helgerna. En man vid namn Carl Ryd började samma år att köra mellan Handens Station och Dalarö med persondroskar.

På våren 1920 fick åtta man tillstånd att köra buss mellan Enskede och Hanviken. En man fick tillstånd att köra mellan Enskede och Älta. Någon körde Enskede-Sköndal-Södertörns Villastad. Två man fick varsitt tillstånd att köra till Drevvikens station respektive Trångsunds station. I november det året fick tre man tillstånd att köra Enskede-Kumla-Vendelsö Gård, och ytterligare en till Gudö Bro.

Carl Ryd förlängde sin linje Dalarö-Handen ända in till Södra Bantorget, nuvarande Medborgarplatsen. Dock utan tillstånd. Han registrerade också bolaget Dalarö Trafik AB. Ingen av dessa körde över vintern, utom linjen Enskede-Älta.

Detta var upptakten till vad som året efter, 1921, skulle bli en explosion på bussmarknaden. Tjugo olika personer fick tillstånd att köra buss från Enskede mot Tyresö och Vendelsö. Någon samordnad tidtabell fanns inte. Alla körde inte ens regelbundet.

Flera av dessa körde bara när det behövde förstärkas. Det var fler tillstånd än vad som någonsin senare förekommit på ett område i Stockholms-trakten.

På sommaren 1921 förlängdes Vendelsölinjen till Vendelsö Malm och vissa turer ända till Handens station. Trafiken fortsatte under vintern 1921-1922 till Älta, Hanviken, Gudö och Vendelsö.

Som ni förstår var det en salig röra på busstrafiken under det gångna året. Det hade till följd att på våren 1922 försökte myndigheterna skapa någon sorts ordning på eländet. Därför började man skilja på tillstånd för, dels regelbunden trafik, dels oregelbunden d.v.s. förstärkningstrafik. Dessutom tvingade man på åkarna en tidtabell att köra efter. En man vid namn Törnlöf började detta år att bedriva trafik mellan Österhaninge och Ringvägen. Huruvida han hade tillstånd att köra ända in till Ringvägen finns det ingen uppgift om.

Annars var det nämligen så att bussar inte fick gå parallellt med spårvagnslinjen som gick över Skanstull till Enskede. Carl Ryd körde ju sin linje utan tillstånd. Hanviksbacken, på Vendelsövägen, var avstängd p.g.a. vägarbete under juni - augusti detta år. Det innebar att Vendelsöbussarna fick köra Dalarövägen, nuvarande Nynäsvägen, via Handen till Vendelsö.

Forts.



Forts. Busstrafiken Stockholm-Haninge, en återblick 1916-1938.

Linjenumren blev följande: nr 1 Vendelsö, / nr 4 Södertörns Villastad, / nr 5 Dalarö, / nr 7 Stortorp, / nr 9 Årsta Havsbad, / nr 10 Tyresö, / nr 11 Lissma, / nr 12 Norrby. / nr 2 blev kvar några år till Älta. Senare förlängdes Dalarö med nr 6, Volvo typ Lv 70, 1932 års modell, 70 hkr, till Smådalarö.

Om vi till dessa lägger till Nynäsbanans linjer mellan Handen och Vendelsö, samt Västerhaninge-Årsta Havsbad så har vi från året 1931 det busslinjenät som vi har kvar än i dag. Bara två linjer har försvunnit. Mellan Nynäsvägen och Lissma finns idag ingen busslinje, och på Årsta Havsbadsvägen mellan korset Dalarövägen /Österhaningevägen och Årsta Havsbad finns heller ingen busslinje numera.

Ny bussförbindelse i Haninge kommun är bara mellan Handen och Tungelsta, plus några mindre linjer som betjänar de bostadsområden som har tillkommit på senare år.

1932 övertog Nynäsbanan linjen mellan Västerhaninge och Årsta Havsbad från Konrad Gustavsson.

1933 flyttar Brännkyrka & Södertörn Trafik AB, BST, alla sina linjer till Ringvägen på Södermalm.

1936 tar BST över linjerna Handen-Vendelsö och Västerhaninge-Årsta Havsbad från Nynäsbanan.

1938 köpte Saltsjöbanan, som ägdes av Wallenberg, upp både Värmdötrafiken och Södertörnstrafiken. Här ute hos oss i Haninge, blev det Busstrafiken Stockholm-Södertörn, BSS, som drev trafiken fram till det att Landstinget, SL, övertog all trafik. Nuvarande bussgaraget på Dalarövägen i Handen invigdes det året.

Faktauppgifterna till denna sammanställning har jag fått av före detta bussföraren Runar Alvesäter. Han är uppvuxen i Handen och har ägnat en stor del av sitt liv åt att samla på sig både bilder och kopior på arkivmaterial. Förutom den kunskap och erfarenheten som han "dragit på sig" under åren.

Vintern 1922-1923 började Carl Ryd att köra sin Dalarölinje året runt. Från och med denna vinter har det funnits bussförbindelse mellan Stockholm, Vendelsö, Handen och Dalarö hela året.

Året 1923 avlöste en man vid namn E. G. Werner tidigare nämnda Törnlöf på körningen Ringvägen- Österhaninge. Han förlängde dessutom linjen till Hammersta söder om Landfjärden. Han hade en kombinerad last- och personbil, men upphörde med körningen till hösten. Under det här året tilläts fler bussar att köra ända in till Ringvägen. Fram till årsslutet 1923 hade 31 man haft tillstånd att bedriva trafik på området.

Klockan		Dag							Månad		
4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Forts.



1924 köpte Carl Ryd två stycken täckta Fordbussar till sin trafik. Från och med detta år fick han också tillstånd att köra sin linje ända in till Södra Bantorget. Handens Gamla Bussgarage invigs det här året. Det är inte det garage man håller till i idag. Det gamla låg vid korsningen Dalarövägen-Runstensvägen. Ungefär där översta flerfamiljshuset vid Handens sjukhus ligger. Med tanke på hur många åkare som haft tillstånd under de gångna åren, så förstår man att det var dags att organisera trafiken lite bättre. Inte bara myndigheterna insåg det. Även åkarna tyckte nog det. För i juni bildade de Trafikföreningen Drevviken U.P.A. Liknande föreningar bildades lite var stans runt Stockholm.

Passagerarantalet ökade de närmaste åren, och även antalet turer ökade stadigt. Däremot tillkom inte så många nya linjer - sträckningar. Men 1927 då började Trafikföreningen Drevviken att köra mellan Ringvägen och Stortorp. Ändhållplats blev vid Stortorpsvägen/Prinz väg.

Den 20 juni startade Nynäsbanan upp en linje mellan Handens station och Vendelsö Såg. Den körde Carl Ryd på entreprenad. Det var inte ovanligt att linjer kördes på det sättet på den tiden heller. I dag körs ju det mesta av SL:s trafik på anbud. Det är bara, april –99, innerstaden som inte gör det.

I början på 1928 sålde Carl Ryd sitt åkeri till Leonard Janson. Företaget fick nu namnet Dalarö Nya Trafik AB, som också övertog Nynäsbanans linje mellan Handen och Vendelsö Såg. Södertörns Trafik AB bildas också under året 1928.

Någon gång under det sena 20-talet började Konrad Gustavsson i Västerhaninge att köra en linje mellan Västerhaninge station och Årsta Havsbad. Tyvärr finns det inget exakt årtal för den starten. Däremot vet man att han bl. a. hade en buss av märket Studebaker.

(Så här inom parentes kan nämnas att det var denna Konrad Gustavsson som hjälpte Karl Litzén att skaffa körkort för buss. Karl L. som började att köra i Handengaraget 1931, och som i maj –99 har varit med i radioprogrammet "Linje 800" och berättat om sina erfarenheter som bussförare.)

Den 15 maj 1930 ökades linjenätet ut med en linje från Södra Bantorget till Norrby. Denna linje gick Dalarövägen, nuvarande Nynäsvägen, till Norrby. I september tillkom också linjen Södra Bantorget – Lissma. Södertörns Trafik AB tar över en del linjer från Trafikföreningen Drevviken.

I november samma år går Södertörns Trafik AB upp i det nybildade Brännkyrka och Södertörns Trafik AB, BST, som också köper upp Dalarö Nya Trafik AB. Man inför också linjenummer detta år.

1931, den 15 maj, öppnas linjen Ringvägen–Årsta Havsbad via Handen- Dalarövägen-Årsta Havsbadsvägen. Norrby börjar trafikeras året runt. De ett år gamla linjenumren byts ut till de nummer vi känner igen från tiden före SL i början av 70-talet.

Se även DHF:s bildanalys nr:

- A98 Busstrafiken Stockholm-Haninge, en återblick.
- 185 Carl Ryd med sin första bil för personbefordran.
- 757 Buslinje 5 år 1935.
- 2829 Prislista 1929.
- 187 Busstrafiken på 1920-talet.
- 3873 Flyttlass på väg till Dalarö, med inhyrd åkare, 1922.
- A528 Taxirörelse på Dalarö.
- 3921 Dalaröbussarna 1950-talet.
- 215 Invigningstur genom Dalarö kanal 1939.
- 2889 Dalarö torg och leverans av post med bussen, 1939.
- 3472 Dalarögaraget vid kanalen.
- 3212 Turlista 19.
- 123 Bussen står på Odinsvägen 1931.
- 3619 Dalaröbuss från Tidaholm.
- 3776 Blandat om bussar.
- 293 Buskuren vid Hotellbryggan.
- 3912 Carl Ryds buss B3762.
- 4568 Bussarna i hörnet av Götagatan/Ringvägen 1967.
- 192 Vänthallen på Dalarö torg.
- 3193 Bussarna på torget.
- 2955 Station Dalarövägen 1931.

Se Dalarös medlemsblad:

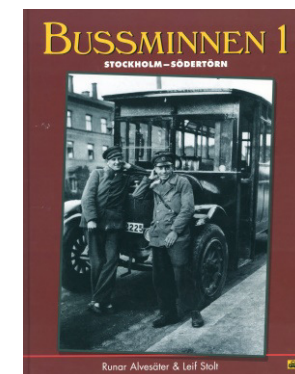
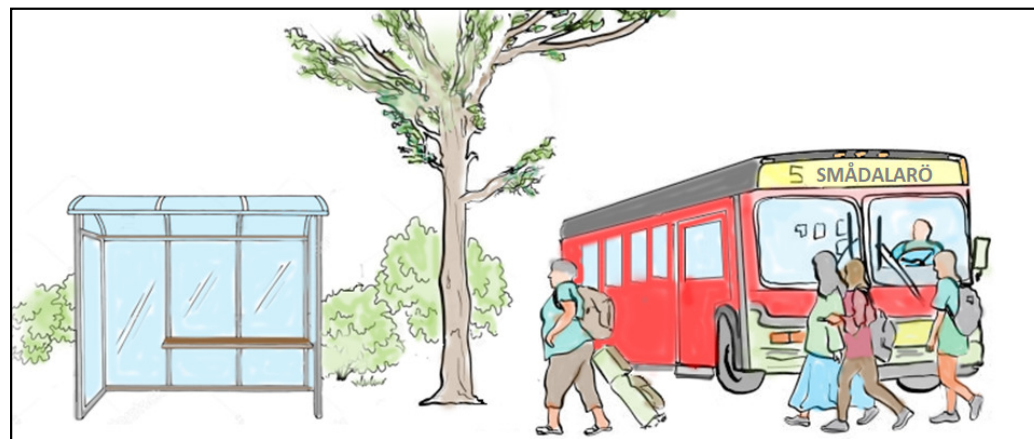
Shimmyn nr 2 2008. / Taxirörelsen på Dalarö.

Övrigt

Hela berättelsen om postverksamheten på Dalarö finns att läsa i boken: En post- och kulturhistorisk vandring under fem sekel.

Se DHF:s redovisning.

- SC297 Väntkurer/-hallar.
- SC298 Knut Sviberg som droskägare 1925.
- SC299 Kiosken på Dalarö torg.



Boken Bussminnen 1

av Runar Alvesäter & Leif Stolt.

Dalarövägen

Enskede Årsta hembygdsförenings skrift *Dalarövägen*, nr 3, 2005.

Transport med häst,

se DHF:s redovisning:

SC 298 Första persontransporten med häst – Sviberg.

SC 201 Westberg åkeriägare Vasavägen 20.