

Passbåtstrafiken Saltsjöbaden - Vadviken Dalarö

Dåtidens direktlinje till Dalarö

Det blev enklare att ta sig till Dalarö när järnvägen Stockholm-Saltsjöbaden (saltsjöbanan) sommaren 1893 öppnades för trafik.

Nu tog man tåget från Stockholm (Stadsgården) till Saltsjöbaden för att sedan kliva på ångbåten vid Dalaröbryggan på Saltsjöbaden för färd vidare till Saltsjöbadsbryggan på Dalarö (Vadviken).

På färden till Vadviken anlöttes endast bryggorna Brevik, Älgholmen och Furunäs. På detta sätt kunde sommargäster snabbt ta sig ut på eftermiddagar och tillbaka in tidigt på morgonen till stan.

Restiden förkortades avsevärt. Med båt hela vägen från Stockholm hade det tagit ca 3 timmar, via Saltsjöbaden tog hela resan nu ca 1,5 timmar. Det blev en mycket uppskattad förbindelse med många resenärer varje år.

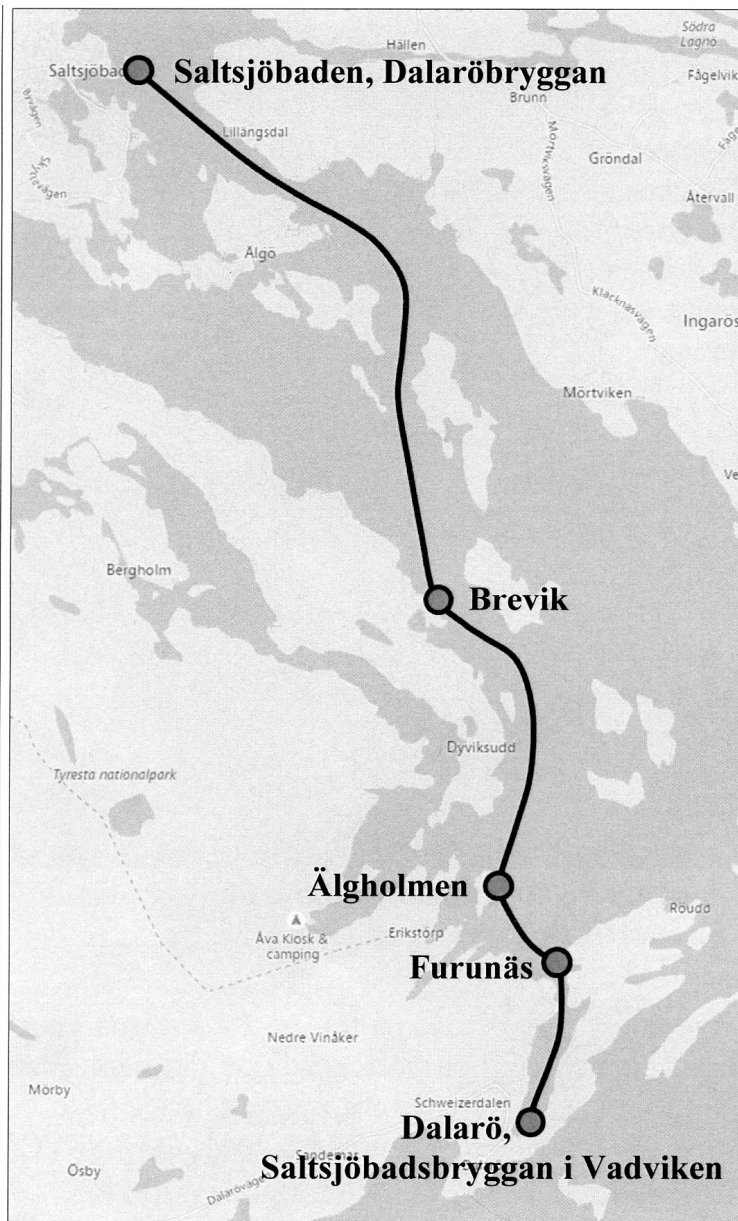
Boende på Dalarös framsida kunde via Saltsjöbadsvägen ta sig till och från bryggan och boende uppe vid Smådalarövägen kunde via Idunstigen, som blev klar 1895, ta sig till och från bryggan.

”Dalaröbryggan” i Saltsjöbaden används än idag, men är namnändrad till ”Saltsjöbadens Ångbåtsbrygga”, för att undvika en sammanblandning av namnen. Av ”Saltsjöbadsbryggan” i Vadviken finns idag bara en rest kvar.

Intill bryggan fanns en telefonkiosk (pagod) av liknande typ som står uppställd på Dalarö torg idag. Härifrån kunde man ringa om man ville bli hämtad. Järnvägsbolagets ledning för Saltsjöbanan var tidigt inne på tanken med passbåtstrafik i anslutning till tågen för att öka antalet tågresenärer och under två månader augusti och september 1893 hyrdes Mälarnär



Ångfartyget Brevik II som trafikerade traden 1916-1928. Här förtöjd vid Saltsjöbadsbryggan i Vadviken. Notera telefonkiosken.



Så här trafikerades rutten: Saltsjöbaden - Brevik - Älgholmen - Furunäs - Vadviken.

ångaren "Eskilstuna II" in på prov på traden Saltsjöbaden – Dalarö (Vadviken).

Följande år 1894 hyrde Järnvägsbolaget in den klassiska skärgårdsångaren "Dalaröström" för 4 000:- från april t.o.m. september.

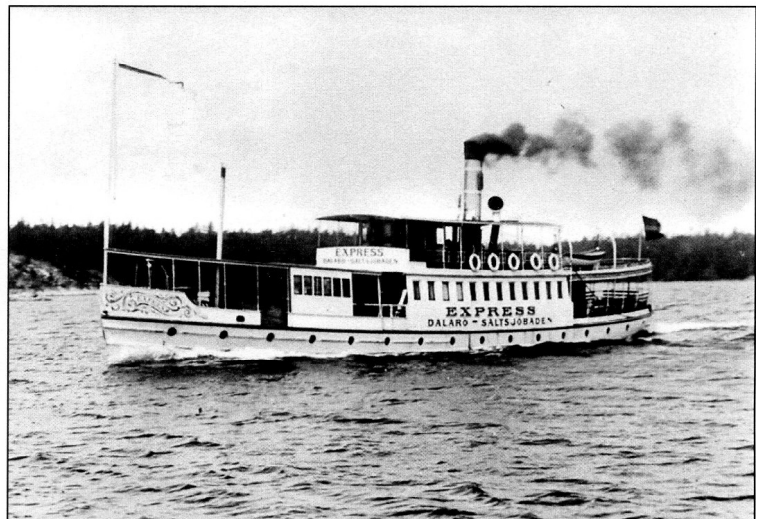
"Dalaröström" hade en fin försalong där man kunde köpa snaps och öl. Därav den gamla historien om när prästen frågade Gustaf "Stortusan" Sjöberg på Hansten, en genuin skärgårdsgubbe, hur han trodde att det såg ut i himmelen. Gustaf svarade att det nog är fint där, ungefär som i försalongen på "Dalaröström", men det var nog större.

Ångfartyget "Dalaröström" var byggt på Bergsunds mekaniska Verkstad 1876. Ångaren hade en längd på 32,40 m och en bredd på 5,70 m och kunde ta

224 passagerare. Under hyresperioden april t.o.m. september fraktades 23 885 passagerare på traden Saltsjöbaden – Dalarö (Vadviken). Det kan jämföras med att Dalarös fasta befolkning var 600 personer på den tiden.

När "Dalaröström" 1895 återinsattes på sin gamla trad Stockholm – Dalarö – Muskö – Nynäshamn sattes Mälaringåren "Maria II" in på traden. Hon hade tidigare gått i reguljärtrafik på traden Stockholm – Strängnäs – Köping. Fartyget byggdes 1864 av Motala Mekaniska Werkstad som "Maria" men omdöptes 1879 till "Maria II". Båten var snabb och hade en toppfart på 12 knop och var lika lång som "Dalaröström" men en meter smalare.

1898 ombyggdes "Maria II" på Ekensbergs varv i Stockholm och fick ny ångpanna och ångmaskin samt ny överbyggnad. I samband med ombyggnaden omdöptes hon till "Express". "Express" såldes



Ångfartyget Express, som under flera namn trafikerade rutten 1895 - 1916.

1901 till Ångbåts AB Dalarö – Saltsjöbaden som i sin tur 1909 sålde "Express" till Södertörnsbolaget med fortsatt trafik på traden.

Det var många ångbåtsturer per dag för "Express" enligt tidtabellen från 1908.

Fyra avgångar från Dalarö (Vadviken) och fyra från Saltsjöbaden på vardagar och tre på sön- och helgdagar.

1914 såldes "Express" till Waxholmsbolaget och omdöptes till "Dalarö I" eftersom det fanns två ångare med namnet "Express" inom bolagets skärgårdsflotta. Med namnet "Dalarö I" trafikerade ångaren Saltsjöbaden – Dalarö (Vadviken) i två somrar 1914 och 1915 innan båten blev upplagd 1916.

”Dalarö I” ersattes 1916 av Lidingöångaren ”Brevik II”, som tidigare trafikerat traden Stockholm – Lidingö (Kyrkviken). ”Brevik II ” byggdes 1905 på William Lindbergs Varv som ”Lidingö I”. William Lindbergs Varv låg vid Tegelviken där nu Vikinglinjen har sin terminal. Hon omdöptes 1910 till ”Brevik II” i samband med en försäljning.

”Brevik II ” trafikerade traden Saltsjöbaden – Dalarö (Vadviken) t.o.m. 1928, då hon av Waxholmsbolaget sattes i trafik på en annan trad.

”Brevik II” ersattes av ångslupen ”Arla”. ”Arla” gick redan i trafik på traden Saltsjöbaden – Strömma kanal - Stavsån – Djurö och fick nu 1929 ytterligare en trad att trafikera, Saltsjöbaden – Dalarö (Vadviken).



Ångslupen Arla som trafikerade traden 1929-1934.

”Arla” som var ett litet ångdrivet fartyg, byggdes år 1891 på samma varv som ”Brevik II”, William

Lindbergs Varv. ”Arla” hade ett djupgående på endast 1,45 m och hade en toppfart på 10 knop.

Kapten på ”Arla” var Kalle Sundin, som bodde på Baldersvägen på Dalarö. Ångslupen ”Arla” trafikerade traden t.o.m. 1934 då passbåtstrafiken på traden Saltsjöbaden – Dalarö (Vadviken) efter 40 år lades ner på grund av konkurrensen från bilar och bussar.



Ånglok på Saltsjöbanan vid Järsla järnvägsstation. Banan elektrifierades maj 1913.

Även post befordrades på traden. På ångarna fanns brevlåda och en liten postexpedition där man sålde frimärken och hanterade enklare postärenden. Post på denna trad stämplades med ”ÅNGBÅTS PXP NR 2”.

Båttrafiken till Saltsjöbadsbryggan i Vadviken upphörde 1934.

*Artikeln är sammanställd av:
Klas Rosberg och Anders Bengtsson.*