



Gods skickat med ångbåt till Krokens brygga på Dalarö.

Bild nr
4824

Tid
Början av 1900-talet

Kategori / Plats
Blandat

Motiv
Fraktsedel.

En av ångbåtarna var Dalarö II

Denna ångare byggdes 1899 som *Vestra Skärgården* vid Stenberg & Söners Mek. Verkstad i Helsingfors för lokaltrafik väster om den då ännu ryska provinsen Finlands huvudstad. Den var byggd som en större ångslup med täckta passagerarutrymmen en halv trappa ner och ett smalare öppet passagerardäck en halvtrappa upp från fördäcket.

Arne Sundström berättade i Skärgårdsbåten 2/1998 hur Rederi AB Stora Värtan bildades 1901 för att överta den trafik som Stockholm Vaxholms Rederi AB bedrivit med ångaren *Höggarn* till norra Lidingön och vidare mot Djursholm. Eftersom priset på själva ångaren varit för högt hade man i stället köpt *Vestra Skärgården* från Helsingfors och ändrat dess namn till *Höggarn* redan innan den redan existerande *Höggarn* sålts till Gävle och fått namnet *Bönan*.

Lustigt nog så fanns i ett tidigare nummer av tidskriften en bild med en båt i bakgrunden under namnet *Höggarn*. Och det är ju nästan omöjligt att se att det handlar om samma båt. Bara skrovet under däckslinjen och dess smala skorstenen känns igen.

Det förändrade utseendet beror på att Rederi AB Stora Värtan mött alltför svår konkurrens från spårvagnar och SÅAs ångslupar och år 1910 beslutat gå i likvidation. 1 februari 1911 lyckades man sälja *Höggarn* till Ångfartygs AB Södertörn, som månaden därpå beställde en ombyggnad av båten hos A. G. Bayard vid Rosenviks Varf & Mek. Verkstad på Djurgården nära Beckholmen i Stockholm. Ritningarna hade signerats A. F. Wiking, och specifikationen börjar: "Allt ofvan om jernsidorna äfvensom allt trä under desamma bortrifves. Ångpannan urluftes. Allt jern invändigt skrapas och mönjas 2 gånger."

Det var alltså frågan om ganska omfattande arbeten, men så skulle ju båten också längre ut i skärgården med vidare fjärdar och med besättningar som behövde bostäder och matlagningsmöjligheter ombord. Båten fick nu ett genomgående huvuddäck från för till akter och en ny överbyggnad utbyggd ända till skeppssidorna sam styrhytten uppflyttad på taket. Med namnet *Dalarö* och med L. J. Larsson som befälhavare sattes den in i trafiken mellan Dalaröbryggan i Saltsjöbaden och Vadviksbyggan på Dalarö.

När Waxholmsbolaget våren 1914 hade köpt Södertörnsbolaget togs den 20 mars styrelsebeslut att förkorta den större ångaren *Dalarö Ströms* namn till *Dalarö* och lägga en romersk tvåa till *Dalarö*. *Dalarö II* sattes sedan i trafik mellan Saltsjöbaden och Kyrkviken på Ornö.

I oktober revolutionsåret 1917 utdömde Fartygsinspektionen besättningens bostäder ombord så att *Dalarö II* bara kunde gå turer som gjorde det möjligt för besättningen att bo på ångslupslogementet i Saltsjöbaden. På våren 1919 flyttades befälhavarens hytt till en utbyggnad akter om styrhytten. Och besättningens skans flyttades från förskeppet till ett större utrymme i akterskeppet. Kollisionsskottet kunde då flyttas föröver och ge kök och matsalong mer plats under fördäcket. Arbetena gjordes vid Värtans Mek. Verkstad och båten kunde gå längre turer igen. (Bilderna nedan visar båten med utbyggda styrhytten och den framflyttade köksskorstenen efter 1919 års ombyggnad.)

Åren 1919 och 1920 altemnerade *Dalarö II* med *Dalarö* på traderna Stockholm - Muskö och Stockholm - Nämö, men sedan fungerade *Dalarö II* mest som extrabåt. Något år gick den till Ornö i anslutning till *Södertörns* turer till Dalarö. Något år altemnerade den med *Brevik II* på traden Saltsjöbaden - Vadviken. På Dalarö kallades båten ibland "50-öresbåten" sedan den under konkurrensen med ångaren *Fårö* 1921, gjort Ornöresor till nedsatt pris.

Efter seglationen 1926 lades *Dalarö II* upp för gott vid det av Elektriska Svetsnings AB (ESABIS) ägda Hammarbyvarvet" där man 1935 presenterade ett ombyggnadsförslag med motorisering, som dock aldrig genomfördes. På våren 1937 sjönk båten vid Hammarbyvarvets kaj och i augusti samma år såldes den till ESABIS för tusen kronor på villkor att den av ESABIS omedelbart skulle befordras till skrot. Något som kunde drivas med motor uppfattades av Waxholmsbolaget ännu som ett hot.



Ångfartyget *Dalarö II* vid Hotellbryggan på Dalarö, 1920-talet.



Dalarö II

Den lilla ångarens karriär i skärgårdstrafiken blev kort, trots att hon fick ny överbyggnad redan 12 år gammal år 1911, hon togs ur trafik blott 15 år senare. Här syns hon på väg mot Hotellbryggan på Dalarö. Vykort från 1920.

Texten är utdrag ur tidningen Skärgårdsbåten som ges ut av

*Föreningen
Stiftelsen
Skärgårdsbåten*



Några mindre textjusteringar ar införts.