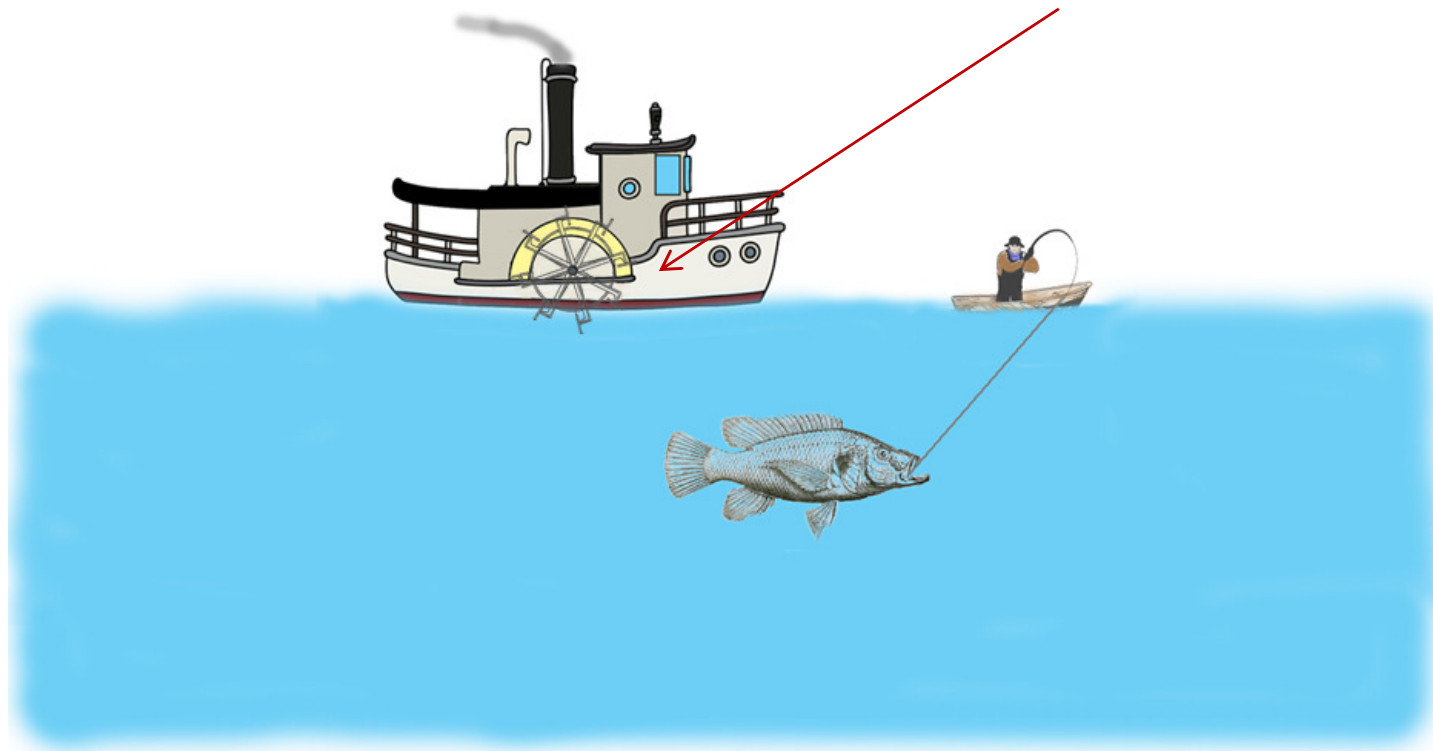


Ångfartyg som trafikerade Dalarö.

De första ångfartygen till Dalarö kom på 1850-talet.
Ångfartygen som trafikerade Dalarö var då **HJULÅNGARE**.



Innan det fanns fast båtförbindelse mellan Stockholm och Dalarö måste man anlita gästgiveriskjutsarna som utgick från Packartorget, nu Norrmalmstorg.



Bild av Norrmalmstorg från Spårvägmuseet, okänt år.



**Den som började med ångfartyg i Sverige var ingenjören Samuel Owen.
Redan 1816 provkörda han en ångbåt på Riddarfjärden i Stockholm.**

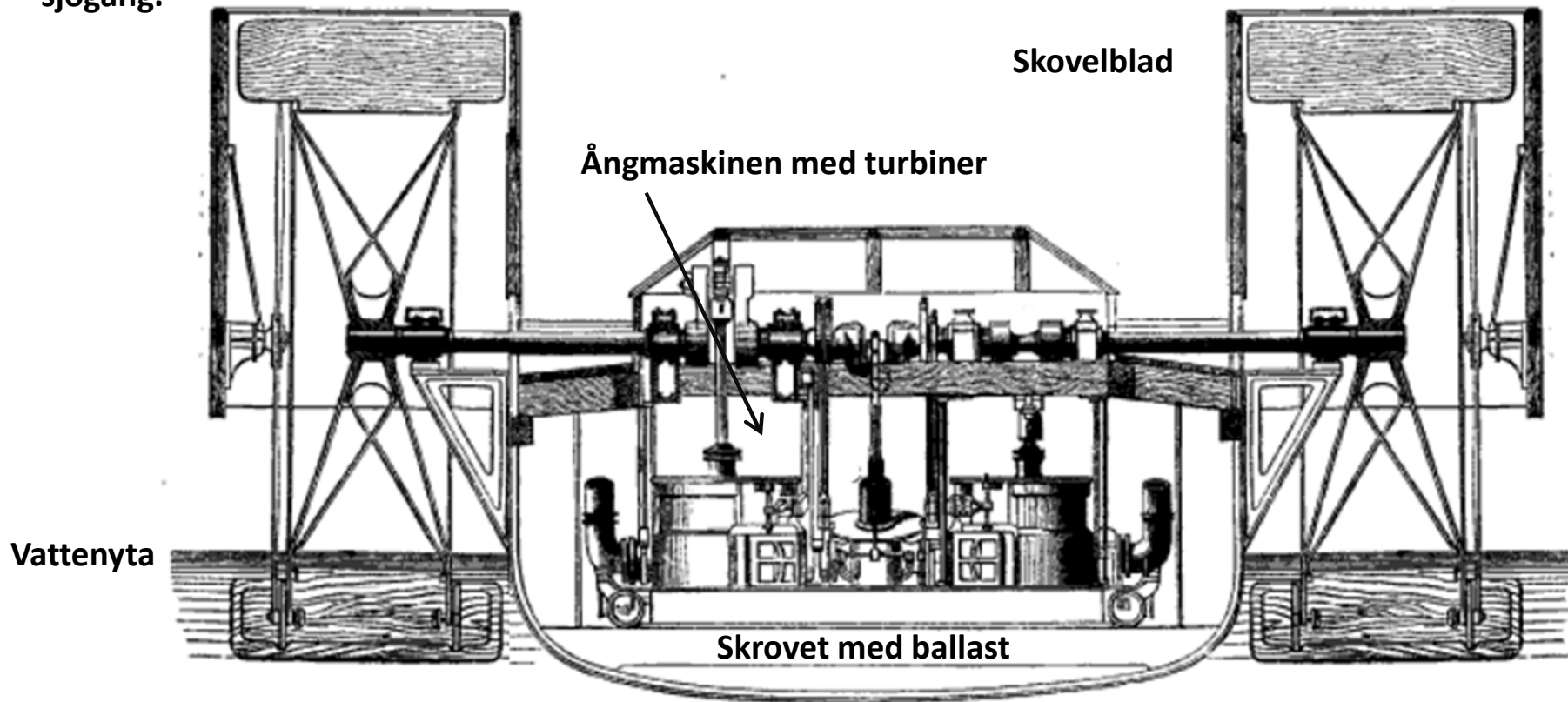


Riddarfjärden 1840.



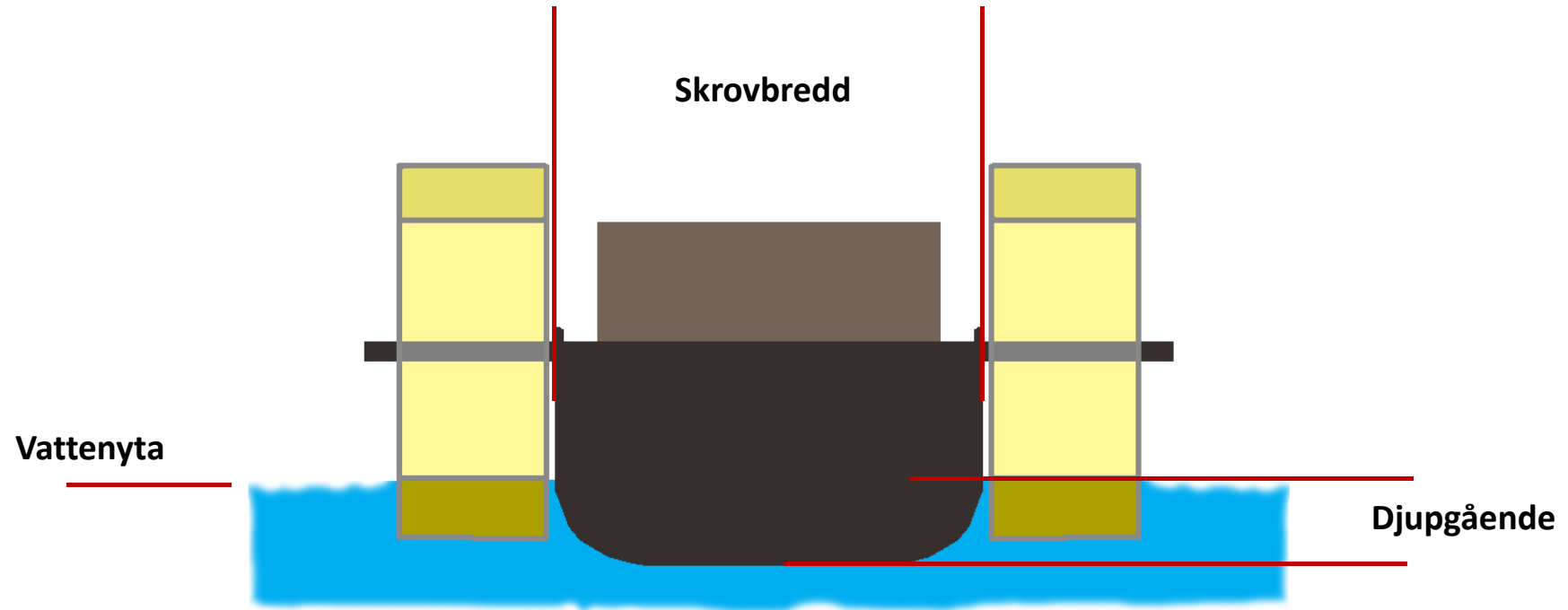
**Samuel Owen f. 1774 i England, d.1854 i Stockholm.
Han var en brittisk-svensk tekniker, konstruktör och
industriman.
Han har kallats "den svenska verkstadsindustrins fader".**

På en hjulångare är skovelhjulen monterade vid sidorna av båten och drivs av en ångmaskin i mitten av båten. Skovelhjulen nuddar bara vattnet med de lägsta delarna på skovlarna vilket gör att båten åker framåt. Det här sättet att ta sig fram på sjön är **inte** särskilt praktiskt eftersom hjulen är känsliga för krängning och sjögång.

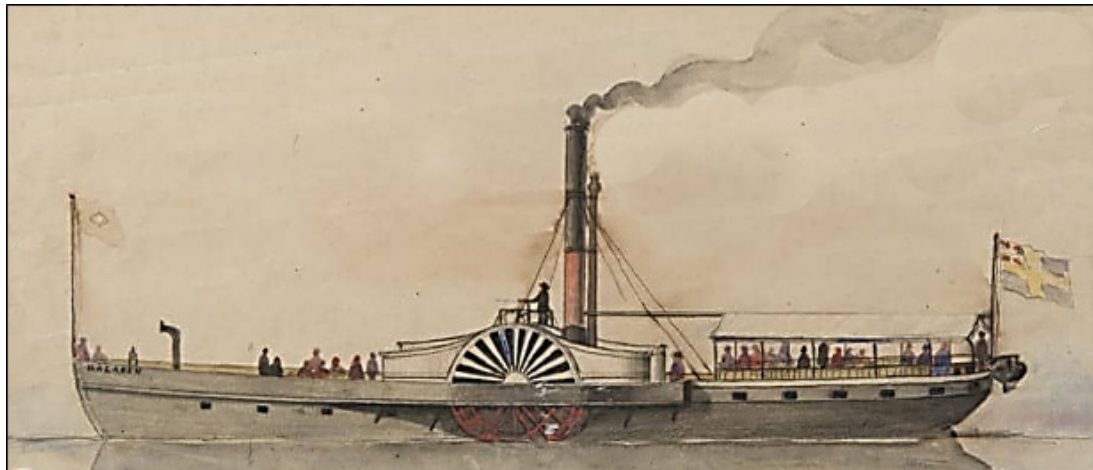


Ångmaskiner arbetar genom att vattenånga omvandlas till mekaniskt arbete. Ångmaskinen värms med kol, olja eller ved. Ångturbinerna börjar röra sig runt vilket leder till att skovelhjulen rör sig runt och driver hjulångaren.

De första hjulångarna hade liten skrovsbredd och ett litet djupgående.



Hjulångarna var svårstyrda, beroende på hur skovelhjulen fick grepp i vattnet. Stor avdrift var även att räkna med.



Hjulångare av årgång 1842.

Omarbetad bild från Sjöhistoriska museet.

De första hjulångarna som trafikerade Dalarö.

Hjulångaren **Ægir** byggd 1850

Längd 29,70 meter

Bredd 5,64 meter

Djupgående **0,75 meter**

Toppfart -

Hjulångaren **RAN** byggd 1852

Längd 31,20 meter

Bredd 3,26 meter

Djupgående -

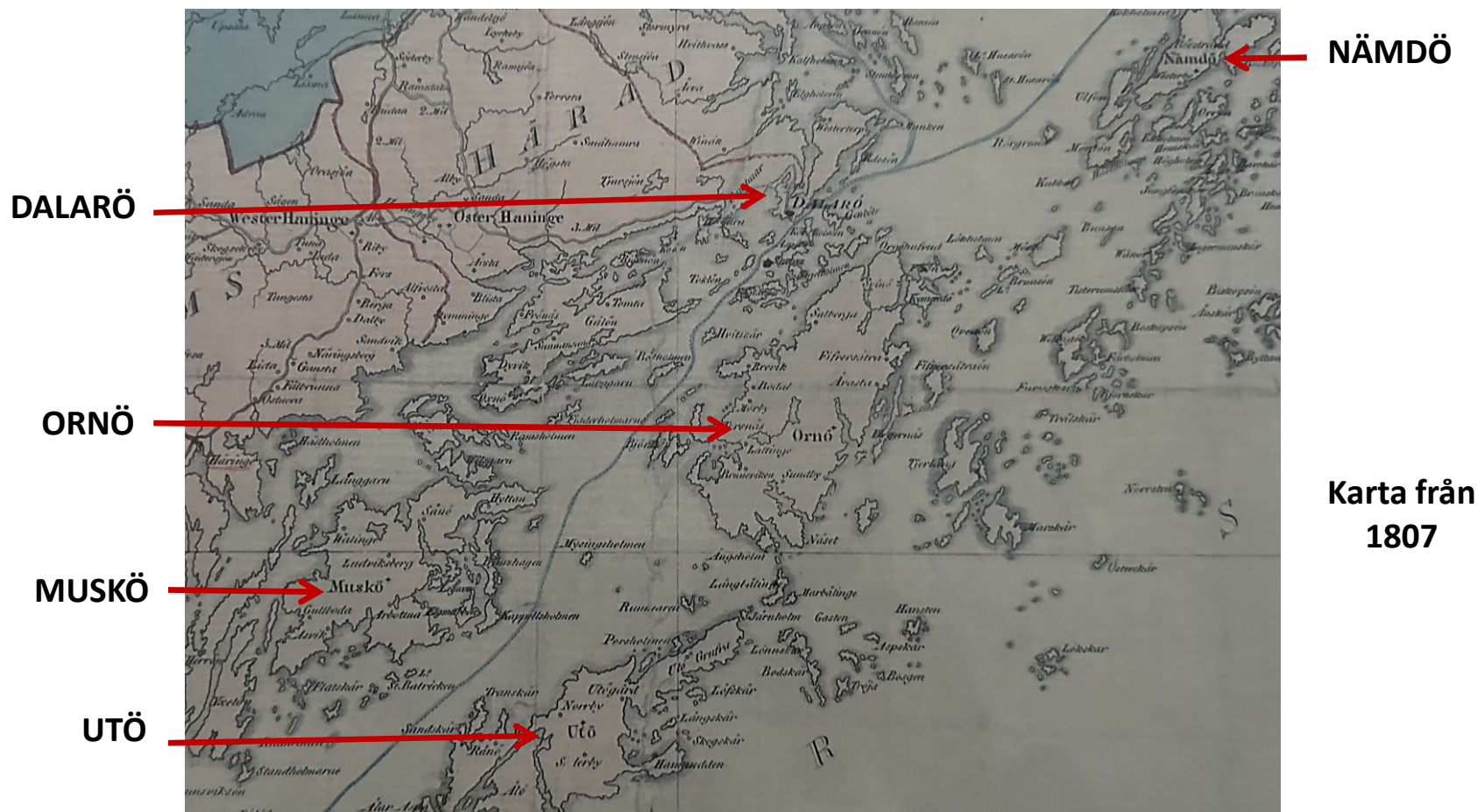
Toppfart -

Waxholmsbolaget ägde dessa två båtar.

De första hjulångarna gjorde lustturer till de närmaste öarna i Stockholms skärgård.

Det dröjde fram till 1840-talet innan några reguljära turer förekom, d.v.s. turer enligt tidtabell till några öar.

Dalarö och närliggande öar fick vänta till 1852.



All ångbåtstrafik med hjulångare skedde enbart på sommarhalvåret eftersom skovelhjulen som drev ångbåtarna inte klarade någon isgång.

För att hitta uppgifter om när regelbundna turer började mellan Stockholm och Dalarö kan man leta efter annonser i dåtidens dagstidningar.

I aftonbladet från 1852 finns de första annonserna om att **Ägir** satts in i trafik till Dalarö.

Man kan härav tolka att regelbundna turer till Dalarö skedde efter 1852.



Trafiken till Dalarö (och, då vädret tillät, även Utö) började Waxholmsbolaget med hjulångarna **Ægir** eller **Ran**, som gick några turer i veckan.

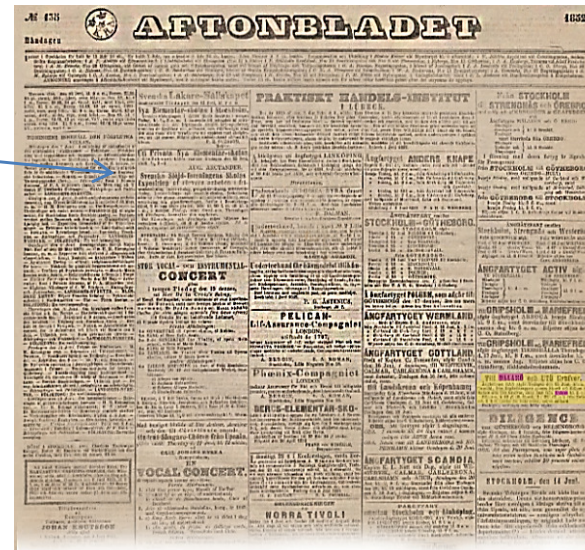
Två annonser i Aftonbladet 1852.

Till Dalarö. Pingstafton.

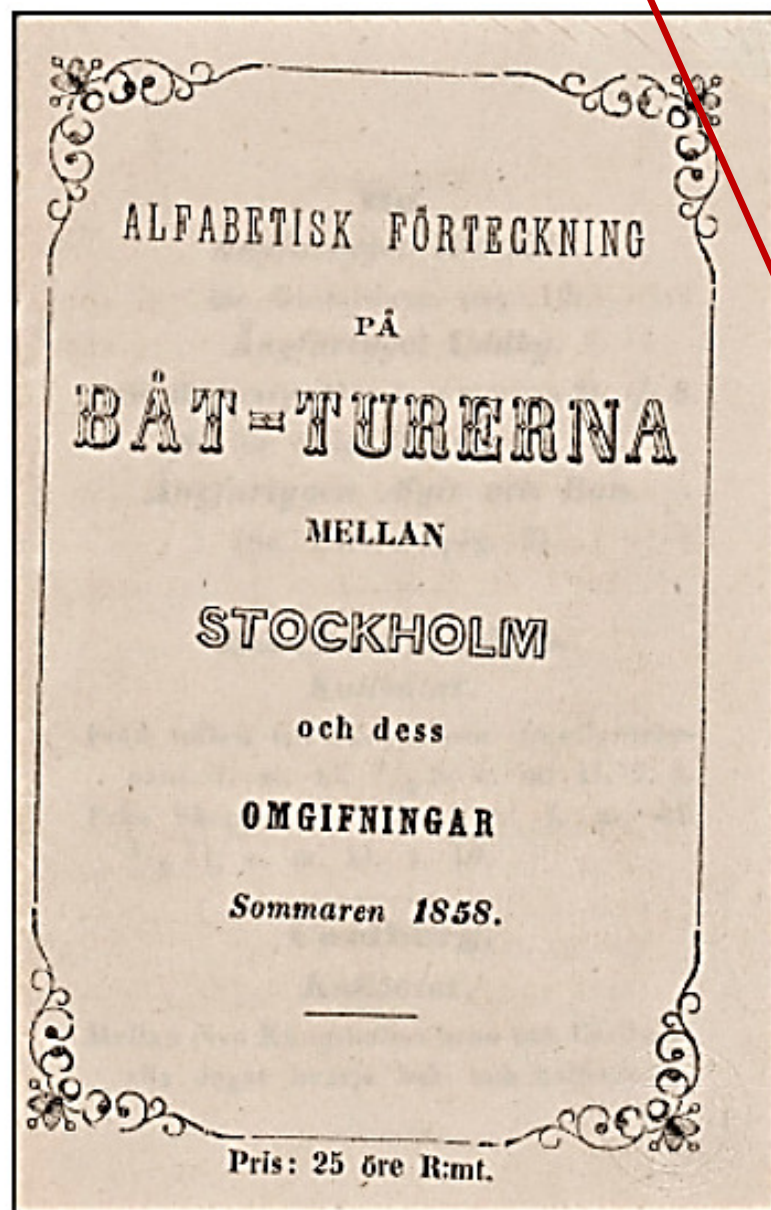
Ångfartyget **Ægir** afgår lördagen den 29 maj från Logårdstrappan. kl 6 e.m, genom Skurusund och Stäket till Dalarö. Biljetter köpes ombord.

Till Dalarö.

Ångfartyget **Ægir** afgår måndagen 17 Maj, kl 8 f. m, från Logårdstrappan till DALARÖ, genom Skurusund och Stäket och åter kl. 4 e.m.
Biljetter säljes ombord.



1858 gick hjulångaren *Ægir* eller *Ran* mellan Logårdstrappan och Dalarö på måndagar och onsdagar.



Dalarö. <i>Ångfartyget Uddby.</i> Från Gustaf III:s staty, till Dalarö: f. m. kl. 9 Onsdagar och Söndagar; e. m. kl. 4 Lördagar. Från Dalarö: samma dagar e. m. kl. 7.
<i>Ångfartygen Ægir och Ran.</i> Från Logårdstrappan: Måndagar och Onsdagar f. m. kl. 10. Från Dalarö: samma dagar e. m. kl. 6. Vanliga mellanstationer anlöpas. Restauration finnes om bord.
<i>Ångfartyget Wermdö.</i> Från Skeppsbron till Dalarö: Lördagar e. m. kl. 2, Söndagar f. m. kl. 8. Från Dalarö till Skeppsbron: Lördagar och Söndagar e. m. kl. 6. (Med anlöpande af Gustafsberg både på fram- och återresan.)

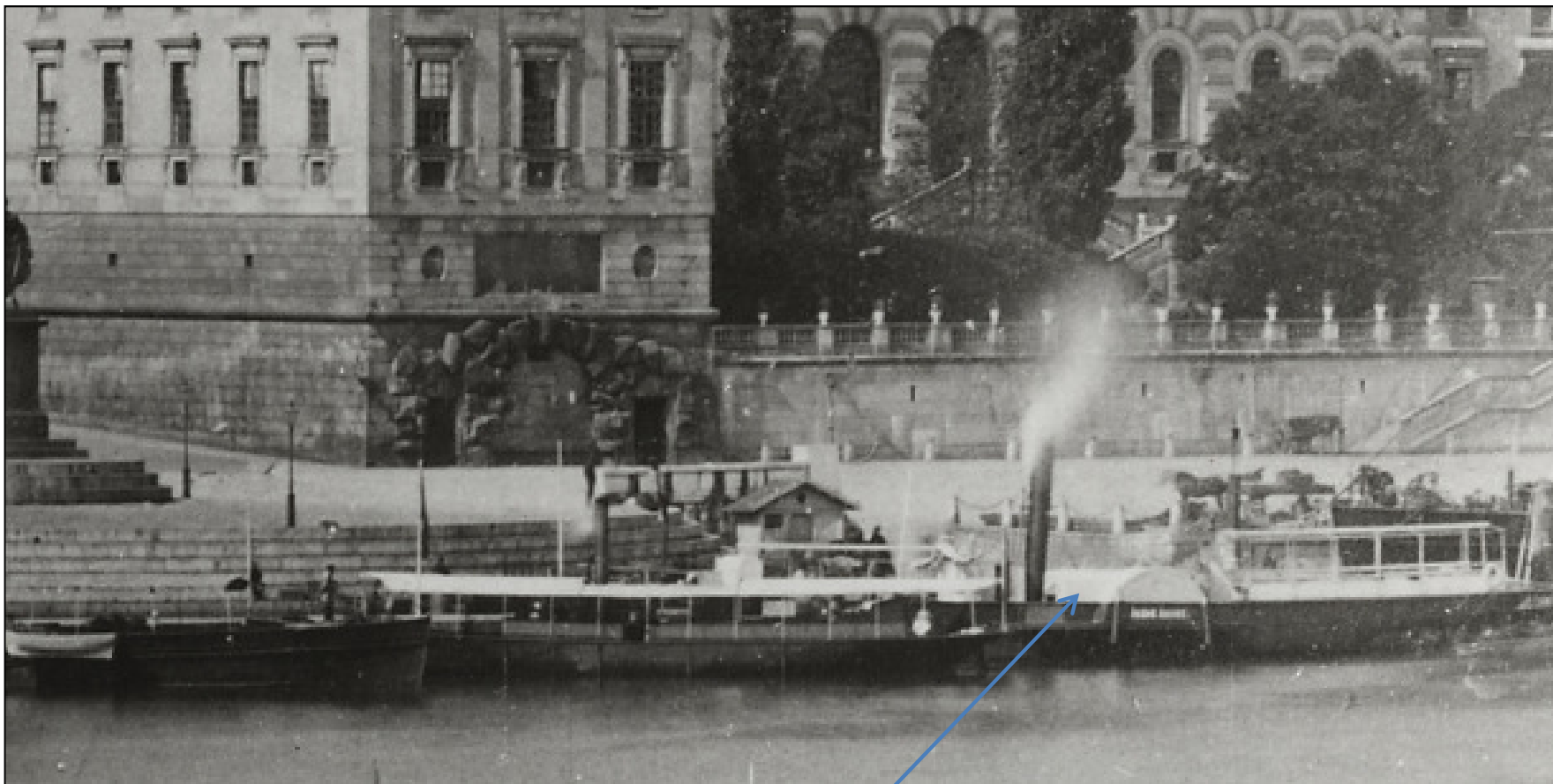
Tidningen Sveriges Kommunikationer 1868-08-01

Ångfartyget Jacob Bagge var då insatt i trafiken till Dalarö.

99. Gustaf III staty—Dalarö—Muskö—Herrö—Lund	
afgår ångf. JAKOB BAGGE till den 1 September:	
Från Stockholm till Dalarö: Söndagar kl. 8 f. m., Måndagar kl. 6 e. m., Tisdagar kl. 11 f. m. samt 6 e. m., Onsdagar kl. 2 e. m., Thorsdagar kl. 6 e. m., Fredagar kl. 11 f. m. samt 6 e. m., Lördagar kl. 2 e. m. Söndagar och Onsdagar utsträckas resorna från Dalarö till Muskö, Herrö och Lund.	Från Dalarö till Stockholm: Söndagar kl. 6,30 e. m., Måndagar kl. 7 f. m., Tisdagar kl. 7 f. m. samt 2,30 e. m., Onsdagar och Thorsdagar kl. 7 f. m., Fredagar kl. 7 f. m. samt 2,30 e. m., Lördagar kl. 7 f. m. samt 6 e. m. Från Lund till Dalarö och Stockholm: Söndagar kl. 3,30 e. m., Thorsdagar kl. 4,30 f. m.
Fartyget ligger vid Gustaf III:s staty.	
Obs. Från och med Lördagen den 1 Augusti anlöpas endast Dufn Bo och Fellström.	
100. Logårdstrappan—Dalarö , genom Skurusund och Stäke	
afgår ångf. RAN Måndagar, Onsdagar och Thorsdagar kl. 10 f. m. till Dalarö, återvänder kl. 2,30 e. m.	
Gustaf III staty—Dalarö , med anlöpande af mellanliggande ställen, afgår ångslupen CARL XIV Lördagen den 1 Augusti kl. 5 e. m.	

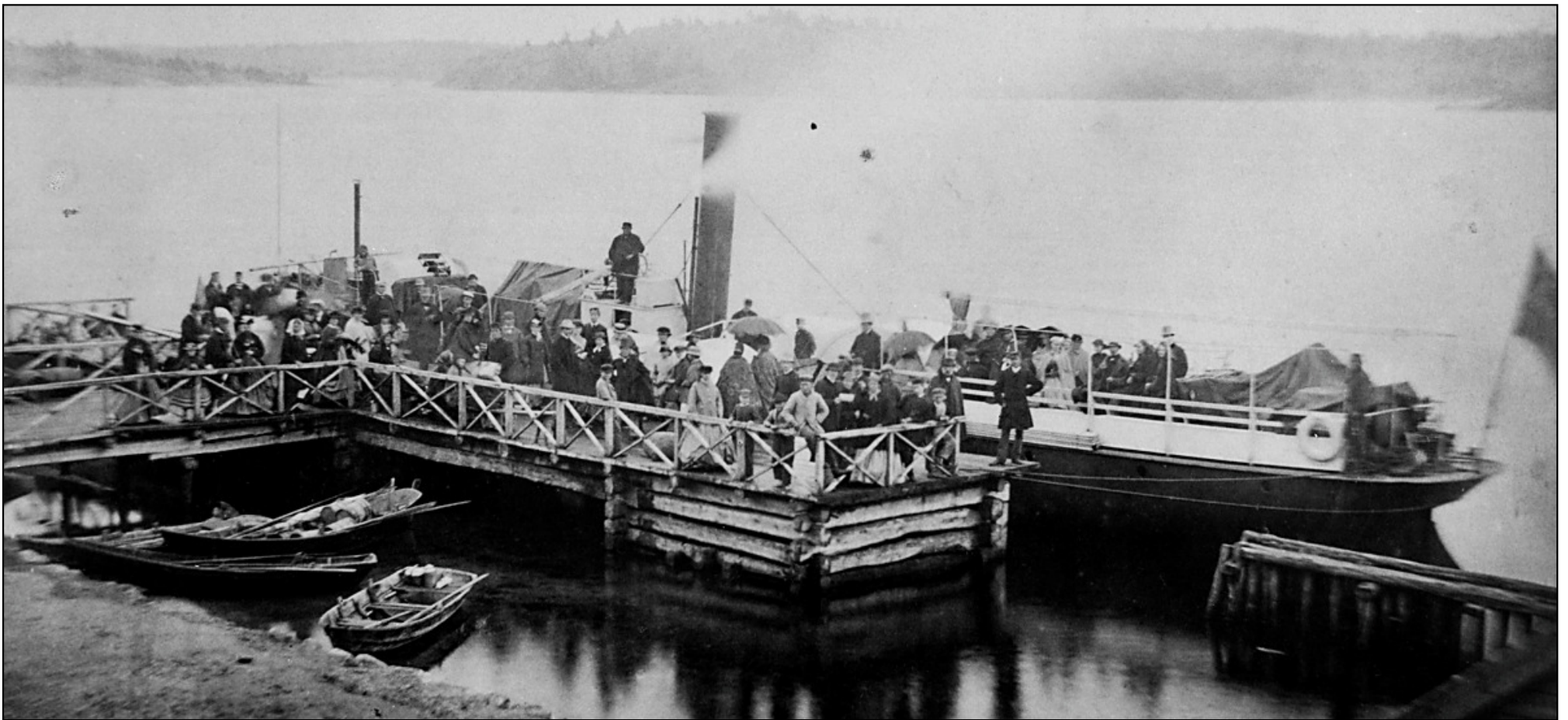
Allt fler sommargäster kom ut till Dalarö när hjulångare började gå enligt tidtabell på rutten Stockholm – Dalarö.

Hjulångaren **Jacob - Bagge** vid Slottsbacken i Stockholm.



Hjulångaren **Jacob Bagge** byggd 1865
Längd 32,67 meter
Bredd 3,79 meter
Djupgående 0,86 meter
Toppfart 12 knop

Den enda bild vi har av **Jacob- Bagge**
är denna suddiga bild.



Hjulångaren Jakob Bagge vid Hotellbryggan på Dalarö 1870.

Lustresa till det natursköna **Dalarö** via **Stäket**
avgår ångf. **DALARÖSTRÖM**, Pingstdagen kl. 9 f. m.

Musik utföres af Herr Robert Fischer med kamrater. Middagskon-
sert blifver kostnadsfritt å Dalarö Hôtel.

Biljetter å 2 kr. för fram- och återresan säljas i Allmänna Tidnings-
kontoret, Gustaf Adolfs torg 10 samt å Dagens Nyheters Annonskontor,
Myntgatan 1 A, till Lördag kl. 2 e. m. Öfverblifvande biljetter säljas
ombord på ångbåten afgangsdagen.

Ångbåten ligger midtför Grand Hôtel.

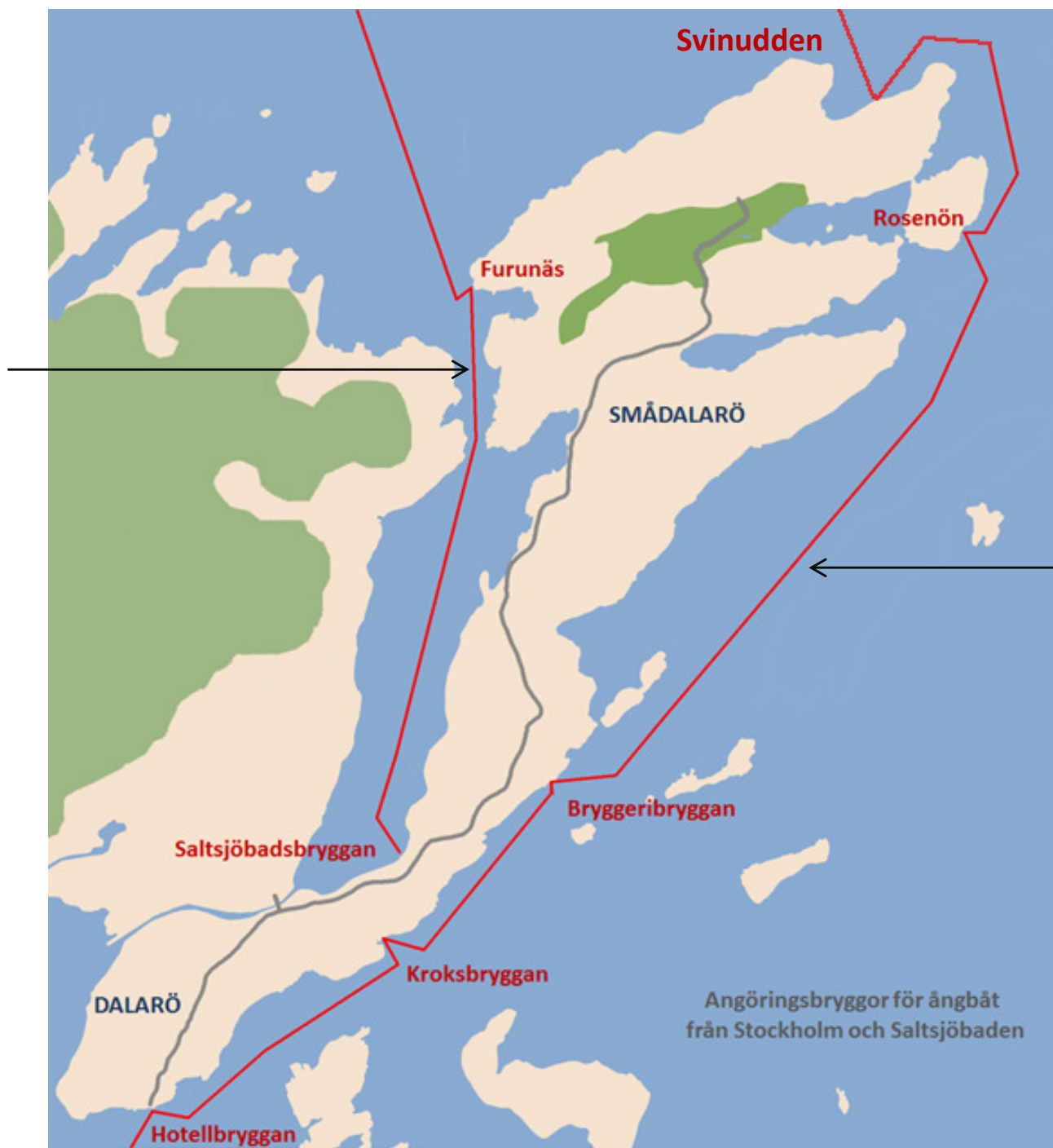
Ångbåten avgår från **Dalarö** kl. 2 e. m. samt kl. 7 e. m.

Från Stockholm kl. 9 f. m. och 4,30 e. m.



Ångbåtarna anlöpte mellanliggande bryggor och medtog fraktgods och passagerare.

När ångbåtarna
började gå till
Saltsjöbaden.



När ångbåtarna
började trafikera
Dalarö.

Angöringsbryggor för ångbåt
från Stockholm och Saltsjöbaden

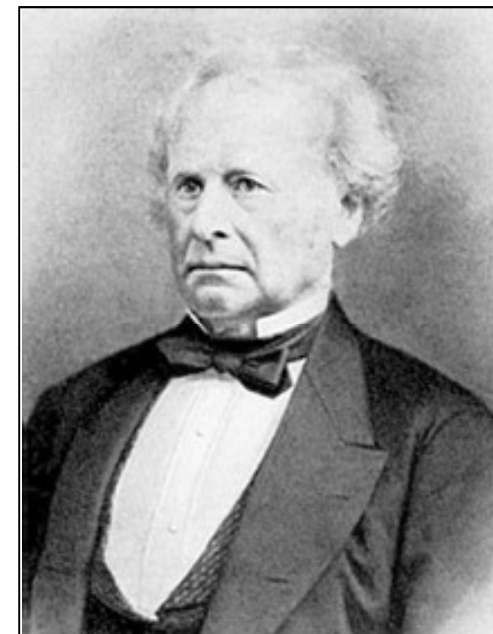
Det mest lönsamma för rederiet var transport av gods.
Men **Ægir** var klassad för 195 passagerare och **Ran** för 200 passagerare.

Var det fullsatt med gods och passagerare så blev det trångt ombord.

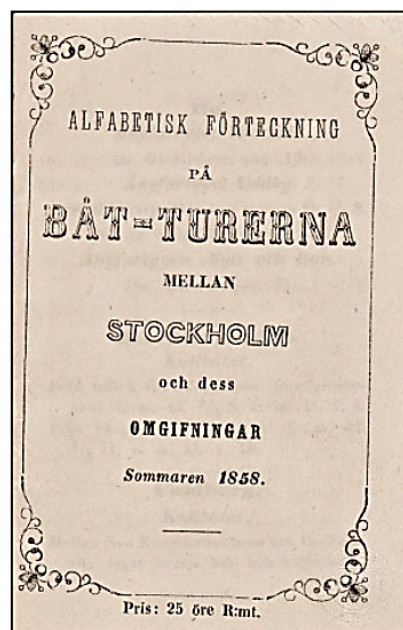


Trafiken till Dalarö (och, då vädret tillät, även Utö) med Waxholmsbolagets hjulångare *Ægir* eller *Ran* som gick tre turer i veckan började snart få konkurrens.

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.



Industrimannen Samuel Godenius f. 1806 d. 1891.



Dalarö.
<i>Ångfartyget Uddby.</i>
Från Gustaf III:s staty, till Dalarö: f. m. kl. 9 Onsdagar och Söndagar; e. m. kl. 4 Lördagar. Från Dalarö: samma dagar e. m. kl. 7.
<i>Ångfartygen Ægir och Ran.</i>
Från Logårdstrappan: Måndagar och Onsdagar f. m. kl. 10. Från Dalarö: samma dagar e. m. kl. 6. Vanliga mellanstationer anlöpas. Restauration finnes om bord.
<i>Ångfartyget Wermdö.</i>
Från Skeppsbron till Dalarö: Lördagar e. m. kl. 2, Söndagar f. m. kl. 8. Från Dalarö till Skeppsbron: Lördagar och Söndagar e. m. kl. 6. (Med anlöpande af Gustafsberg både på fram- och återresan.)

1858 gick hjulångaren *Wermdö* mellan Skeppsbron och Dalarö.

Lite mer om ÆGIR

ÆGIR

Byggd 1850
Varv Motala Verkstad, Motala, Varvsnummer 25
Fartygstyp Hjulångare, Material Järn, IMO

Längd 29,70 meter
Största bredd 5,64 meter
Djupgående 0,75 meter
Maskineri 1 x Motala ångmaskin - Effekt 16 hk
Toppfart 9 knop
Kapacitet 195 passagerare

1850-01-29 Beställd av det nybildade Djurgårds Ångbåts AB, Stockholm.

1850 Levererad av Motala Verkstad som **Ægir** till Djurgårds Ångbåts AB.

1851-05-01 Första provturen från Stockholm utåt skärgården.

1851-05-03 Startar daglig trafik från Logårdstrappan i Stockholm till Vaxholm med befälhavare Carl Johan Fernqvist (f. 1818).

1852-06 Alric Granström blir befälhavare efter Carl Johan Fernqvist som istället blir befälhavare för Waxholms Ångfartygs AB's nya fartyg Ran.

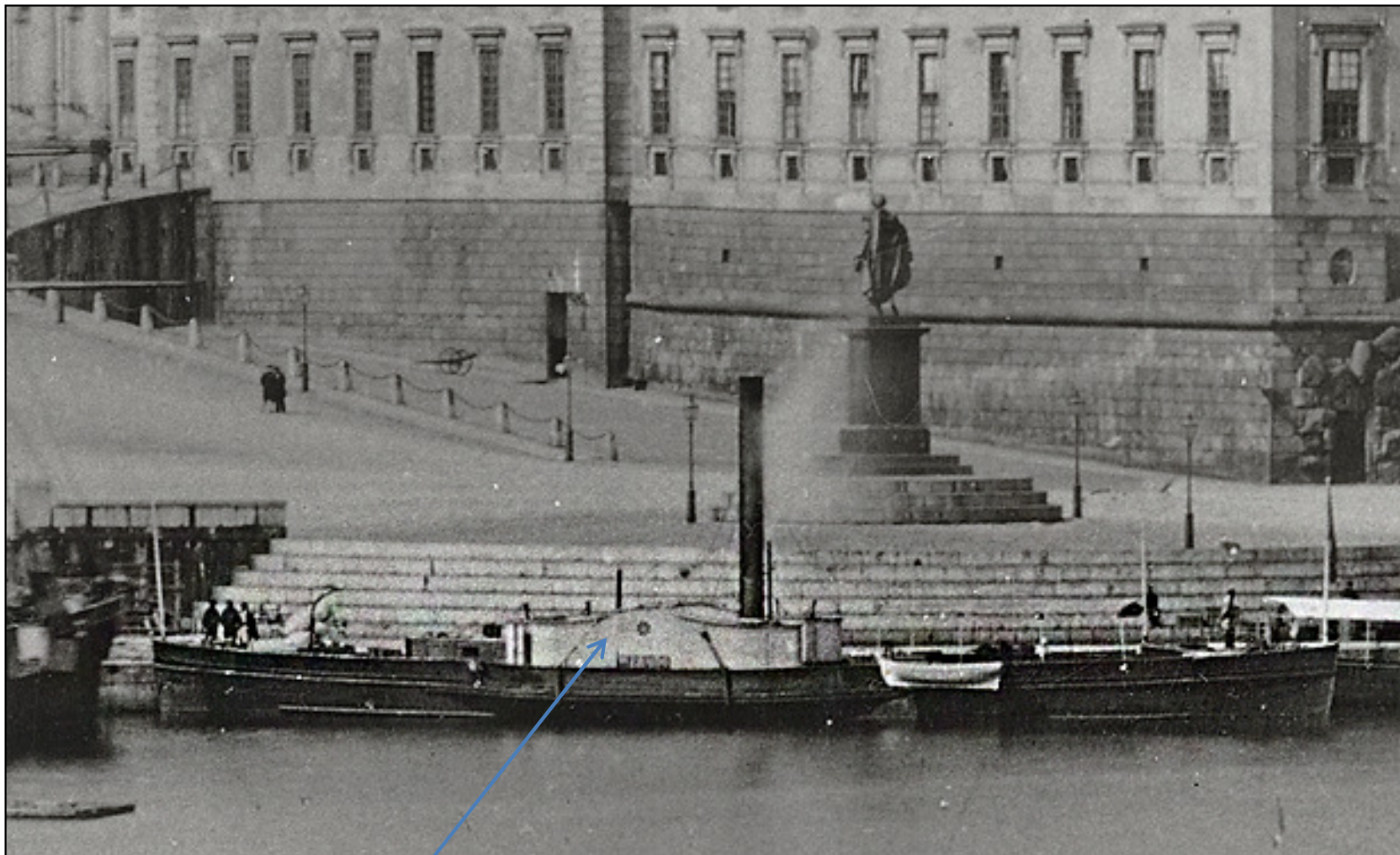
1868-05 Söld till C. B. Fitingoff, Härnösand för 1600 rdr. Trafik på traden Noraström - Härnösand.

1868-06 Söld till Fredrik Hägg, Härnösand och omdöpt till **Billig**.

1881 Söld till grosshandlare J. A. Fahlgren, Örnsköldsvik och omdöpt till **Mo elf**.

Trafiken till Dalarö (och, då vädret tillät, även Utö) började Waxholmsbolaget med 1852, då Ægir" eller "Ran gick dit tre turer i veckan. År 1854 fick de konkurrens av den nybyggda hjulångaren Wermdö.

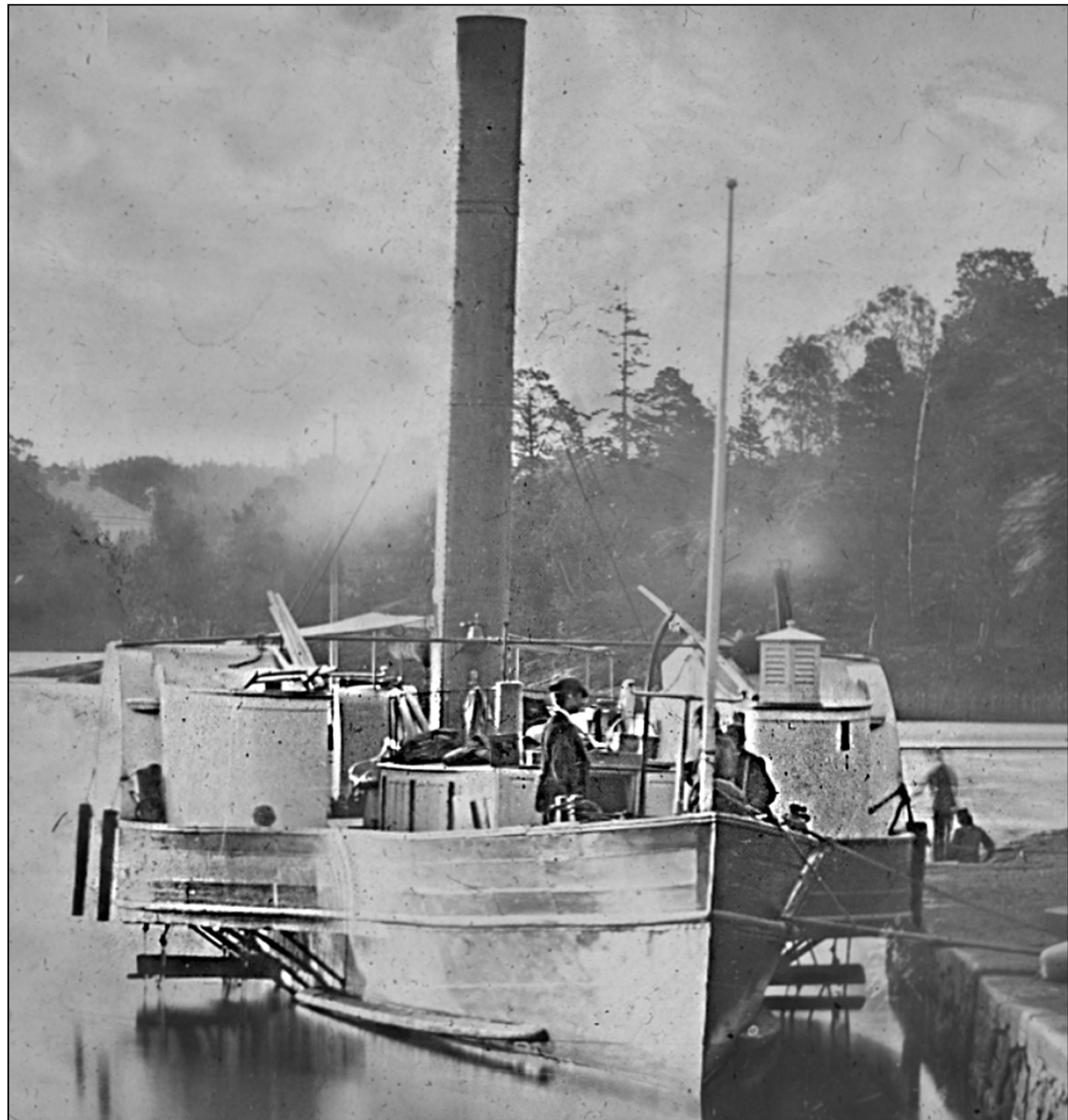
Hjulångaren **Wermdö** vid Slottsbacken i Stockholm.



Hjulångaren **Wermdö** byggd 1854
Längd 32,17 meter
Bredd 3,65 meter
Djupgående 1,04 meter

Foto taget i slutet av 1860-talet eller början av 1870-talet.

Hjulångaren **Wermdö**
1876.



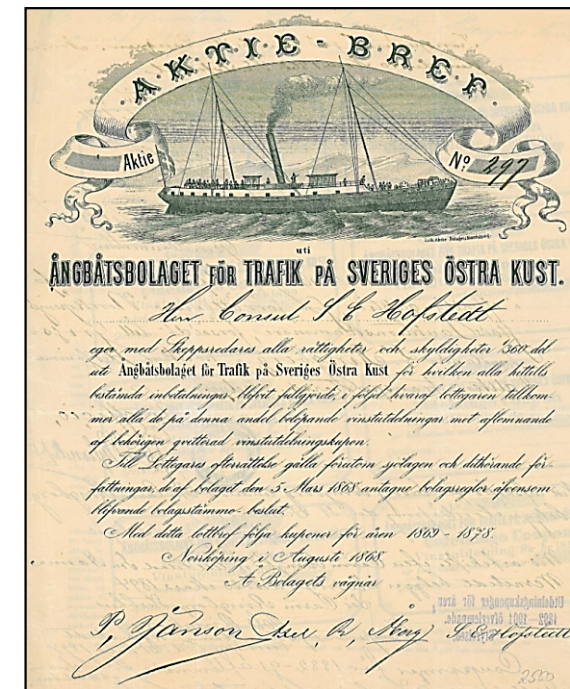
Inte på Dalarö.

Konkurrensen ökar snabbt och fler ångfartyg sätts in på traden Stockholm – Dalarö. Nu med ångbåtar utrustade med propeller.

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: 1876 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 Ångbåtsbolaget Dalarö och Ångbåtsbolaget Nya Dalarö.

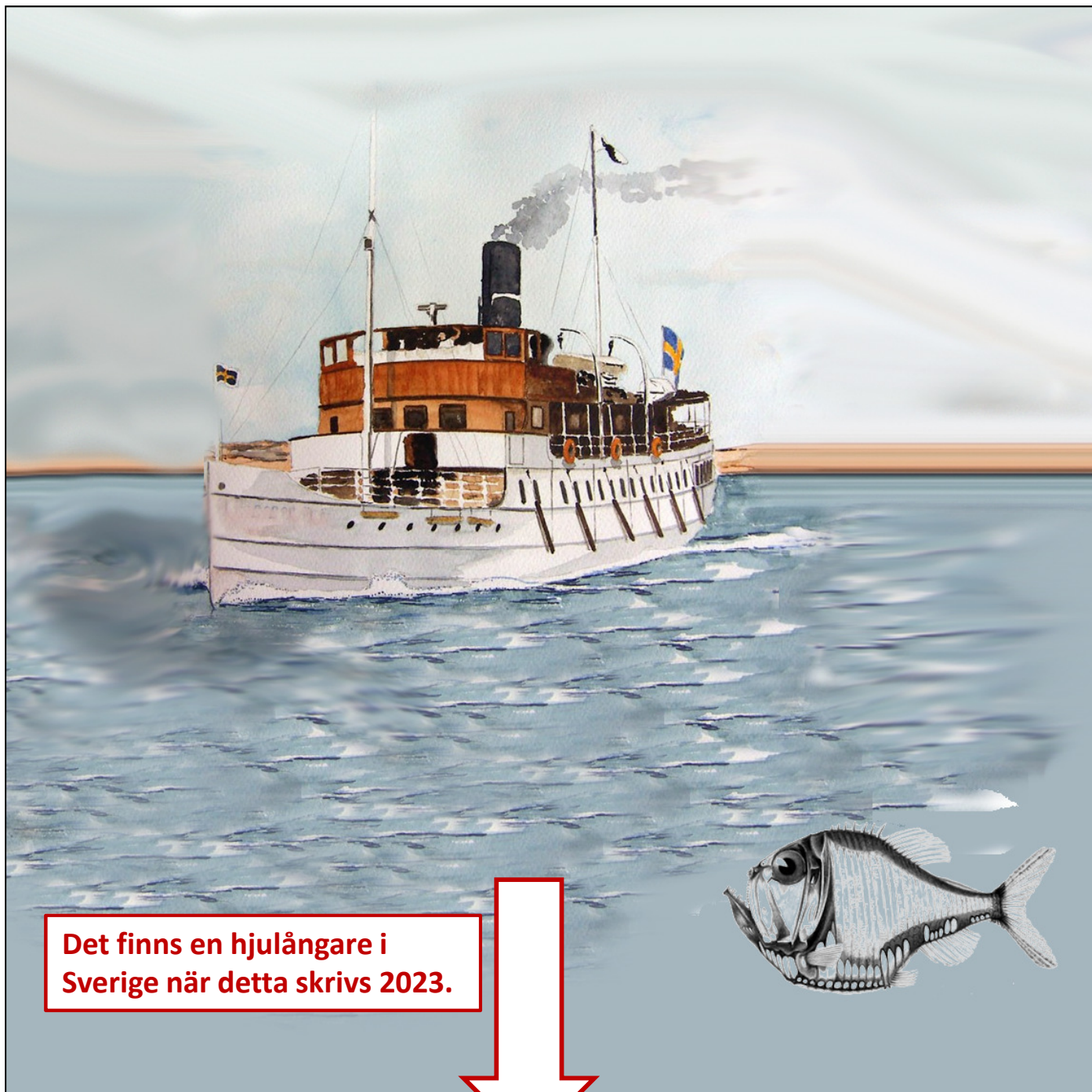


Dalarö EXPRESS som trafikerade Dalarö – Saltsjöbaden.



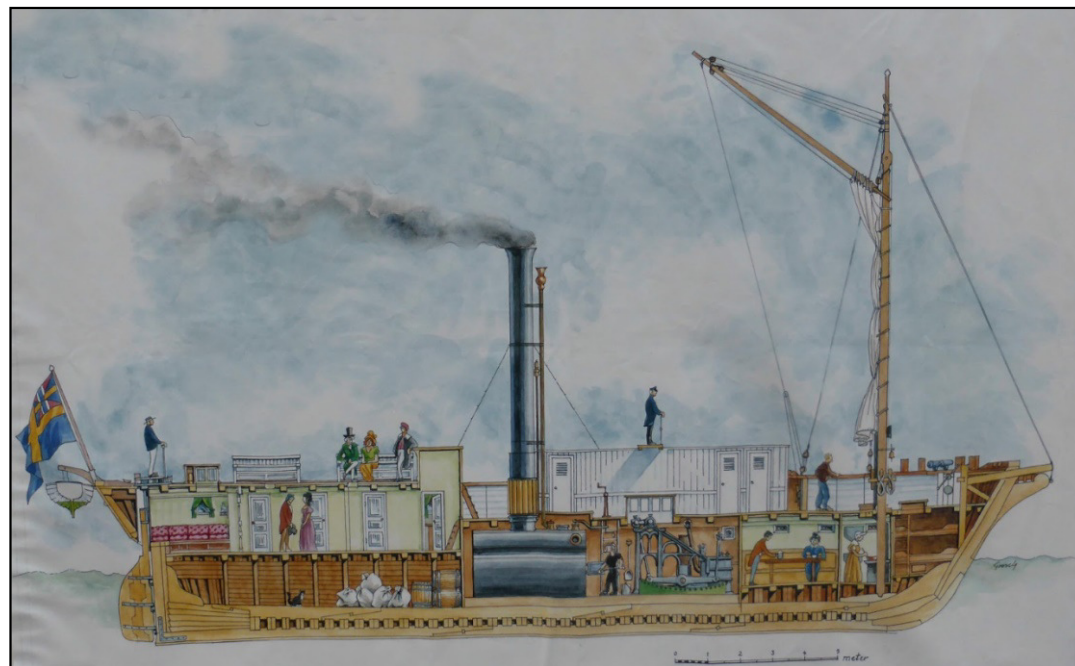
Bild ur tidningen Skärgårdsbåten

Alla andra båtar som trafikerat Dalarö är en annan historia.

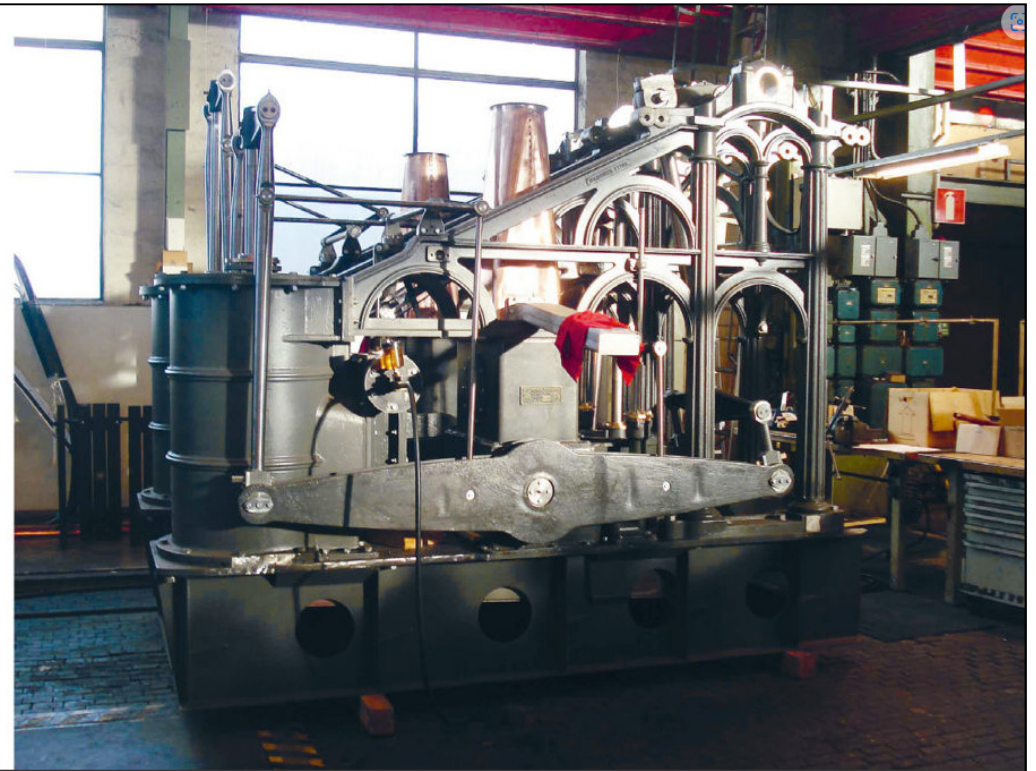
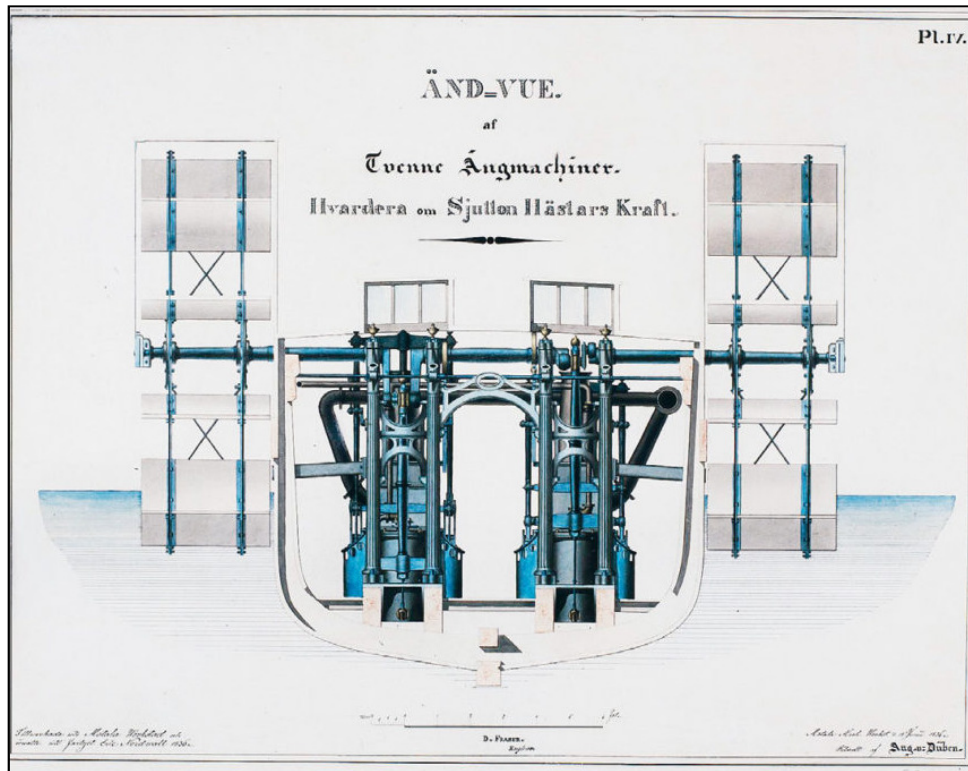


Det finns en hjulångare i
Sverige när detta skrivs 2023.

Hjulångaren Eric Nordevall II är en replika av originalfartyget Eric Nordevall som byggdes redan 1836 som ett av de första maskindrivna fartygen i Sverige. Eric Nordevall sjönk i Vättern på 45 meters djup 1856 och återupptäcktes så sent som 1980.



Mer om hjulångaren Eric Nordevall II.



Läs mer om Eric Nordevall II på webben.

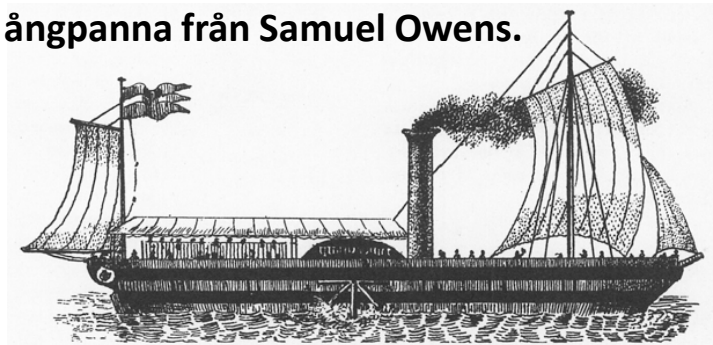
https://r.search.yahoo.com/_ylt=AwrlQhGmIPZjb44AGxA_Ogx.;_ylu=Y29sbwMEcG9zAzQEdnRpZAMEc2VjA3Ny/RV=2/RE=1677103398/RO=10/RU=https%3a%2f%2fbackpages.se%2fdocs%2fpassagerarfartyg%2fhjulangare%2520i%2520norra%2520bottenviken%2520och%2520andra%2520fartyg%2520i%2520linjetrafik%2520del%25201.pdf/RK=2/R S=EfikGu6n2.NfElkvUt5_Ifh.IYQ-

https://r.search.yahoo.com/_ylt=AwrlJkvWI_Zj0LcAnAo_Ogx.;_ylu=Y29sbwMEcG9zAzQEdnRpZAMEc2VjA3Ny/RV=2/RE=1677104215/RO=10/RU=https%3a%2f%2fsv-se.facebook.com%2fPaddlesteamerEricNordevall%2f/RK=2/RS=gsnkUKo0EthdOeA3B9c5E0d2TuM-





Som avslutning en bild på en vacker hjulångare *Gustaf Wasa* byggd 1860, och den allra första ångdrivna båten som sattes i linjetrafik i Sverige var hjulångaren Yngve Frey byggd 1821 på Södra Varvet med ångpanna från Samuel Owens. Hon trafikerade Västerås–Årboga i 30 år.



Tillägg.

Citat ur intervju gjord 1989 av Lennart Jarnhammar.

Med ångfartyget "Södertörn" ut till Dalarö

Vid midsommartid varje år reste vi ut till Dalarö. Vi kom då från Värmland och farmor hade alltid ett stadsbud som stod och väntade i hörnet Drottninggatan och Klarabergsgatan. Han var hennes specielle transportör. Han kom ner och hämtade våra väskor på Centralen då vi anlände. Hela lasset drogs sedan upp till Drottninggatan 50 och fylldes där på med de saker som farmor skulle ha med till Dalarö. Därefter forslades allt ner till Nybrohamnen, där ångfartyget "Södertörn" avgick halv fyra på eftermiddagen. Allt lastades ombord på fördäck, där man sedan satt mellan allsköns möblemang. Allt från stora pianon, möbler, palmer till isskåp och illaluktande strömmingstunnor.

Till Dalarö anlände vi ungefär kvart över sex på eftermiddagen. På hotellbryggan stod farmors "allt-i-allo"; skeppare Frans Eriksson, som var bosatt i en liten stuga nedanför oss vid sjön. Just under Lotsberget. Han var redan nere på bryggan klädd i högkarmössa och blåkläder då vi lade till. Med sig hade han sin skottkärra. Med denna slet och drog han vårt bohag uppför backarna till "Mariedal". Samma sak utspelades när sommaren var slut och hela sällskapet for tillbaka med "Södertörn" till stan. Jag kan fortfarande se honom framför mig med ett emaljög och ett litet tunt skägg. Han såg sliten ut efter att ha seglat länge på de sju haven. Den här typen av Dalaröbor betraktades som mer eller mindre allkonstnärer. De kunde snickra, måla, mura och klara av alla sorters hantverk. Det gjorde att de kunde försörja sig på ett sparsamt sätt.

Skeppare Eriksson hjälpte farmor att slå gräs, klippa häckar och höll efter trädgården. Det var under sommaren han förtjänade de mesta av sina inkomster. Han hjälpte naturligtvis flera familjer i närheten. Eriksson var också den som i slutet av 1890-talet hjälpte till och byggde till den lite vinda verandan en trappa upp på "Mariedal". Skeppare Frans Eriksson avled 82 år gammal 1932.

På nästa sida "Kvällsbåten lägger till"



Forts: Citat ur intervju gjord 1989 med Nils Nordqvist f. 1904 d. 1998 boende i villa Mariedal.

Kvällsbåten lägger till

På söndagskvällen var det stora nöjet att gå ner till hotellbryggan för att se ångbåten lägga ut på sin väg från Utö till Stockholm. Det kallades "att titta på folk", ett nöje som hela Dalarösocieteten var med i. Jag kläddes då upp i sjömanskostym och de äldre i sina bästa söndagskläder. Pappa i kostym, väst, manschetter och stärkkrage. Och mamma i vacker vid sommarklänning och med en stor hatt med blommor. Ett härligt spektakel. Hela familjen Nordqvist promenerade sedan iväg ner till hotellbryggan med pappa och farmor i spetsen.

Alla kände ju farmor, men inte alla pappa. Jag minns detta eftersom jag gick med som ett litet bihang. På vägen ner var det farmor som dirigerade hur hälsandet på alla betydelsefulla personer som vi mötte skulle gå till. Detta gjorde hon genom att hela tiden knuffa på pappa med ett "*Hälsa Hjalmar!*", då han lyfte på sin hatt och bockade lätt åt de utvalda förbipasserande.

Till slut nådde vi den stora grusplanen nere vid hotellbryggan strax innan båten, som då var "*Södertörn*", kom ångande från Utö. Eftersom de nyfikna passagerarna ombord ville se vad som hände på Dalaröbryggan hade de samlats på promenaddäck längs babordssidan. Hela båten fick därför en lätt slagsida då den lade till och kapten Sundin blåste i ångvisslan till hälsning och uppmärksamhet. Det var en härlig syn allt detta.

Gamle kapten Sundins ansikte vittnade dels om ett friskt uteliv. Dels på kommandobryggan men lika mycket i grogghytten. Han lärde känna alla notabiliteter. De ville ofta komma upp till kapten och hade således med sig groggvirke, som resulterande i ett skämtsamt pokulerande bland buteljer och cigarrök.

När båten lade till blev det ett evigt hälsande med näsdukar och lyftande på hattar. Passagerarna från Dalarö gick ombord och samma procedur med näsdukar och hattar upprepades. De nyfikna gick då av och an på den stora hotellbryggan för att inte missa något av vad som hände då båten lade ut.

Ångvisslan blåste för avgång och snart hade båten försvunnit runt Kockska udden. Det enda som fortfarande var synligt blev den svarta kolröken som steg mot skyn bakom udden. Föreställningen var över och de allra flesta återvände till sina villor och bersåer. Utom familjen Nordqvist, som ibland valde att tillbringa en stund på uteserveringen på hotellets terrass. Här dracks då kaffe och punsch.