

Skärgårdsrederiet som kämpade

TEXT: THURE MALMBERG

När Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi för snart två år sedan inbjöd till ett symposium över färjesjöfarten fick deltagarna höra det mesta som kan sägas om den era av passagerartrafik till sjöss som inleddes kring 1969.

Flera böcker har skrivits om temat, och själv kunde jag inte finna något nytt i den sammanställning av föredragen som Institutet nu utgivit, med ett väsentligt undantag när.

FÄRJEFART är rubriken för Meddelanden nr 33 från Sjöhistoriska Institutet. Redaktör är som sig bör institutets kunniga och intresserade intendent Kasper Westerlund, och publikationen är på 171 sidor. Skriftserien är en värdefull dokumentation av vår sjöhistoriska forskning, och att man nu nått nummer 33 sedan starten 1936 vittnar om den viktiga verksamhet institutet – trots knappa medel och liten personal – bedriver.

Att ss Korsholm III i december 1958 var den första bilfärjan i trafik mellan Finland och Sverige (Vasa-Umeå) är sant, om man accepterar ombordkörning genom sidoport och inte som i dag brukligt är över en akterramp. Lika sant är att ss Bore 1960 mellan Åbo och Skeppsbron i Stockholm var den första nybyggda finländska bilfärjan, återigen med sidoport.

Detta är välkänt bland forskare, men för den stora allmänheten innebar troligen nog ss Vikings entré den 1 juni 1969 på den nya färjeleden Korpo-Mariehamn-Gräddö starten för trafiken med bilfärjor. Men eftersom det här rörde sig om ett secondhand köp är det också sant att säga att den första för ändamålet byggda finländska bilfärjan var ms Skandia, levererad från Sandvikens Skeppsdocka i Helsingfors i maj 1961.

Tidigare hade bilar lyfts ombord med kran på ångare av varierande ålder. Som mest kunde man troligen stuva

ett fyrtiotal bilar på däck och i t ex ss Wellamos lastrum.

ATT UTVECKLINGEN sedan fört fram emot dels systerarna Silja Symphony (svensk) och Silja Serenade (finländsk) på Helsingforslinjen och dels nya Viking Grace, som väntas göra sin jungfruresa 2013 på Åbo är lika sant som att utvecklingen varit närmast gigantisk om man jämför med förhållandena på gamla "postångaren" Korsholm III.

"Färjefart" är utmärkt som referenslitteratur för den som vill få en introduktion i den moderna färjesjöfartens rätt korta historia i trafiken mellan Finland och Sverige. Här skall man emellertid inte blanda med passagerarfartygens trafik, som kan räknas från 1820-talet framåt till brytningsskedet på 1970-talet, då bilfärjorna tog över. Den epoken kunde minsann också vara värd ett symposium, om något sådant inte redan hållits.

Det jag fann intressantast i "Färjefart" var Timo Selkäläs bidrag. Han är enligt boken lärare i historia, samhällskunskap och religion i Borgå och för mig en ny, men mycket angenäm, bekantskap.

"I skuggan av färjetrafiken – Ångbåts Ab Åland" heter hans artikel, som handlar om förlorarens historia.

Ångbåts Ab Åland var ett utpräglat skärgårdsrederi i trafik på olika ruttor mellan Åland och Åbo i 100 år. Rederiets historia har tidigare behandlats av bl a Kim Montin i Budkavlen 1990 och självfallet i Ove Ikos utmärkta bok "Ångbåtarna mellan Åbo och Åland" (2003)

Ångbåts Ab Åland drev genom åren flera små skärgårdsbåtar, både ång-

och maskindriva, i hård nyttotrafik på skärgårdens villkor. Året runt, i alla väder, utom då dimma, storm eller is tillfälligt stoppade de små båtarna, sköttes trafiken via ett stort antal skärgårdsbryggor.

KOMFORTEN OMBORD var obetydlig, och själv har jag tillbringat nätter på en bänk i aktersalongen eller på säckar i lastrummet. Men "Ålandsbåtarna" var skärgårdens livlina med boskap och mjölk på fördäck och passagerare på alla varma ställen i lä.

När lastbilarna på skärgårdsfärjor förde med sig snabbare och mer lättarbetade transportvägar kom slutet för Ålandsbolaget, där godset fortfarande mödosamt skulle stuvats för hand.

Om ett tappert litet bolag som på sitt sätt kämpade mot de stora bilfärjorna handlar Selkäläs text. Roligt hade varit att få läsa något personligt om rederiets sista VD, min kusin Greta Sildén från Åbo. Att som första kvinna på den posten i en mansdominerad miljö kämpa för att i ett hopplöst underläge åtminstone få uppleva sekeljubileet hade varit värt att läsa om. Den sista turen, dramatiskt nog en stormig resa som tog över ett dygn, gjordes 27 juni 1975 med ms von Konow från Mariehamns Österhamn till Åbo. ♦



Färjefart

Historiska och etnologiska perspektiv på färjetrafiken mellan Finland och Sverige. Meddelanden från Sjöhistoriska Institutet vid Åbo Akademi Nr 33

171 sidor / inbunden

Redaktör: Kasper Westerlund

Utgivare: Sjöhistoriska Institutet vid Åbo Akademi

ISBN: 978-952-12-2568-0

Utgivningsår: 2012