

Färjetrafiken är min bro

Pär-Henrik Sjöström, chefredaktör för Sjöfartstidningen

Jag har varit en högfrekvent färjeresenär mellan Finland, Åland och Sverige i 40 år. För mig är färjeförbindelserna viktigare än någonsin och utgör en bro mellan släkt och rötter i öst och jobb och vänner i väst.

Kryssningstrafik, dagsutflykter och gräns-handelsdriven trafik utgör en viktig inkomstkälla för många färjerederier på olika håll i Norden. Denna typ av passagerartrafik gör det möjligt att upprätthålla frekventa färjeturer såväl under högsäsong som lågsäsong med en prissättning som är attraktiv för resenärer som behöver en transport. Färjan är en del av den långväga kollektivtrafiken precis som tåg och flyg. Färjornas huvudsakliga mission är nämligen trots allt att transportera passagerare och gods.

Jag ser färjerederierna som samhällsnyttiga företag som upprätthåller en helt nödvändig infrastruktur, men behöver en bred intäktsbas för att kunna klara av detta och få lite pengar över i kassan.

För mig är färjan en bro över havet. Ett slitet uttryck, men samtidigt otroligt träffande, tycker jag. Färjorna bygger en bro mellan de två länder som mitt vuxna liv har kretsat kring – Finland och Sverige. Ja, och så förstås Åland där jag har en fjärdedel av mina rötter, men tyvärr ingen fast punkt i tillvaron.

Redan i min barndom på 1960-talet reste vi till Stockholm för att besöka min moster



Pär-Henrik Sjöström Foto: Privat

och hennes familj. Då var vår bro till Sverige "Stockholmsbåtarna", vackra passagerarfartyg av varierande ålder som lade till vid Skeppsbron i Stockholm.

Min första resa till Stockholm ägde rum på tidigt 1960-tal. Det måste ha varit omkring 1963 då jag var sex år. Trots min ringa ålder kommer jag fortfarande ihåg många detaljer. Till exempel när vi gick över landgången och ombord på passagerarångfartyget Wellamo, byggd 1927. Jag noterade att det pyste lite från ångröret på skorstenens förkant och vit rök steg ur den höga, raka skorstenen i vinterkylan. Ombord möttes jag av en varm ångbåtsatmosfär som utgjorde



Kalypso. En lyckad färja för Åbolinjen med en fantastiskt besättning. En av artikelförfattarens absoluta favoriter trots att hon inte blev speciellt långvarig på linjen. Foto: Pär-Henrik Sjöström.

en blandning av många spännande dofter. Där blandades matos från köket med lukten av smörjolja från maskinrummet. När vi lade ut från kajen signalerade befälhavaren i den imponerande ångvisslan som hade en hest dov ton. Jag minns fortfarande matsalens sobra, sjömässiga inredning och det dämpade sorlet från bordskonversationer medan vi intog vår första måltid

ombord på vår resa västerut. Det var nog den mest spännande kvällen dittills i mitt unga liv.

Resandemönstret förändrades radikalt med de klasslösa bilfärjorna. Min första kontakt med denna fartygstyp blev Nordia 1965, då familjen gjorde en några dagars bilutflykt till Åland. Min far ville att vi skulle få se de platser där han – eller egentligen min farmor – hade sina rötter. Som vanligt var båtresan den mest spännande etappen

och Nordia var en intressant upplevelse, modernt rationell med sin något spartanska inredning.

En vändpunkt blev Landskronabygget Fennia. Sommaren 1969 fick jag åka på en tur- och returresa med min far till Stockholm. Syftet var inget annat än att spendera en dag i Stockholm – och åka färja. Det var första

gången som jag upplevde att jag var ombord på ett verkligt stort fartyg.

Min bana som sjöfartsjournalist inleddes i början av 1980-talet, ett decennium som kom att bli synnerligen intressant inom färjetrafiken över Ålands hav. Expansionen var sagolik och nybyggna avlöste varandra på löpande band. Andelen kryssningspassagerare ökade explosionsartat och färjorna i trafik över Ålands hav blev en framgångssaga och förebilder för färjor på många andra håll

*”Det är
besättningarna som
ger fartygen liv.”*

i Nordeuropa. Även kryssningsrederierna sneglade på färjorna och anpassade en del av erfarenheterna till sin egen trafik.

I ett vidare perspektiv är färjan för många den enda anknytningen till sjöfart. Det är få som tänker på vilka vägar sportskorna söker sig till affärernas hyllor eller bananerna kommer till fruktdiskarna i affären. Men alla i min gamla hemort Åbo och nya hemort Göteborg vet att man åker färja till Sverige respektive Danmark. I båda städerna har hamnen och passagerartrafiken i långa tider utgjort en port mot väst och varit en drivande kraft för näringslivet.

I dag är färjetrafiken kanske populärare än någonsin tack vare sociala media. Det finns åtskilliga grupper på Facebook om färjor. Till och med fartygen har sina egna grupper där man aktivt diskuterar allt från underhållning till hyttinredning. Färjorna är som kändisar med sin egen beundrarskara.

Jag tror att färjorna på Ålands hav fortfarande är viktiga för finländare, ålänningar och svenskar. Om man vill ut i världen har "Stockholmsbåtarna" i över 100 år utgjort den första etappen av det stora äventyret för finländare, det är i Sverige som hela Europa öppnar sig för resenärerna från den forna östra rikshalvan. För ålänningarna är färjorna en livlina både till moderlandet i öst och det forna moderlandet i väst och nödvändiga för att transporterna ska fungera. För Sverigefinländarna och deras ättlingar är färjorna bron till rötterna, släktingar och sommarstugor. Och för svenskar generellt erbjuder färjorna en möjlighet att resa österut och bekanta sig med det nordiska land

som ute i världen betraktas som en del av Skandinavien, men egentligen inte är det, kanske på grund av att majoritetsspråket inte är ett skandinaviskt språk.

Det är också spännande att iaktta särdrag för de olika färjorna. Bland Finlandsfärjorna finns flera identiska systerfartyg, men besättningarna ger dem alla sin egen karaktär. Vi har fartyg med såväl blåvit som blågul flagg som bemannas av blandade besättningar från Sverige, Åland och Finland – i synnerhet på intendentursidan. Det är besättningarna som ger fartygen liv. Jag beundrar alla som jobbar ombord som dag efter dag i denna hektiska trafik får passagerarna att känna sig välkomna ombord, oberoende av om de är kryssningsgäster, transportresenärer, lastbilschaufförer eller turister. För alla stor-konsumenter av färjerederiernas tjänster är färjan som ett andra, tillfälligt hem.

Färjetrafiken mellan Finland, Åland och Sverige är bara ett exempel på att färjesjöfarten har en funktion som inte enbart är rent transportinriktad utan även utvecklar relationer mellan nordiska länder och för dem närmare varandra. Sverige är något av spindeln i nätet med färjelinjer till alla sina nordiska grannar utom Island samt till länderna på östra och södra sidan av Östersjön.

Jag önskar att fler kunde se färjorna i sitt rätta sammanhang som broar som för människor i olika regioner i vårt närområde närmare varandra. Förutom att färjorna transporterar gods gör de det möjligt för "vanligt folk" att ta sig över haven och upprätthålla våra unika internordiska relationer.