



Ehkäpä erikoisin yhteysalus nähtiin saaristossa heti ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Valtion höyrymurtaja Murtaja kuljetti Boren rahtauksessa matkustajia ja lastia. Kuva: Erkki Riimalan kokoelma.

laivat pysähtyivät ainakin Sottungan ja Föglön kunnissa matkatessaan Maarianhaminan kautta päätesatamiinsa Turkuun tai Tukholmaan. Turkulaisen Bore-yhtiön liikenteessä olivat Bore-laivojen lisäksi vuodesta 1907 alkaen höyrylaivat **Boris** ja vuodesta 1908 **Skiftet**.

Saariston talviliikenteen uranuurtaja oli Ålands Kommunikationer -yhtiö, joka liikennöi höyrylaiva **Sofialla** (1864 Motala) Turusta Maarianhaminan kautta Tukholmaan vuosina 1894–1905. Merkittävin Ahvenanmaan saariston asukkaita palvellut yhtiö oli vuonna 1875 Turkuun perustettu Ångbåtsaktiebolaget Åland, joka ulotti reittiverkostonsa Turusta kaikkiin Ahvenanmaan koillis Saariston kuntiin.

Yhtiön ensimmäinen laiva oli vuonna 1875 Motalassa rakennettu **Åland**, vuodesta 1921 nimi oli **Åland I**, joka kulki Nauvon, Korppoon, Houtskarín, Kumlingen ja Vargatan kautta Färjsundetiin. Matkaan alus käytti kokonaista 16,5 tuntia. Färjsundetin nimi kirjoitettiin aiemmin suomenkielisissä aikatauluissa muodossa Lauttasalmi.

Höyrylaiva **Åland II** (1857 Motala) kulki vuosina 1929–1958, **Åland III** (1886 Stockholm) 1948–1949 ja **Ålands Express** (1877 Oskarshamn) 1936–1938. Turusta Maarianhaminaan kulki myös Tukholmassa vuonna 1869 rakennettu Ångfartygs Ab Mariehamn -yhtiön **Mariehamn** vuosina 1887–1890.

Sama yhtiö osti vuonna 1936 tanskalaisen höyrylaivan, jolle annettiin nimi **Per Brahe** (1908 Kööpenhamina). Laiva ajoi vuoteen 1953 Turku–Maarianhamina–Tukholma-reitillä ja poikkesi myös Degerbyssä. Edellisenä vuonna ostettu **Kastelholm** (1929 Göteborg) ehti kulkea vuoden verran Per Brahen aisaparina, kunnes varustamo vuonna 1954 lopetti toimintansa ja myi laivansa Borelle.

Degerbyn ja Lemlannin Granbodan väliselle reitille toi Bore vuonna 1912 pienen **Postiljon II** -höyryn (1896 Motala),

joka seuravana vuonna korvattiin hieman isommalla **Skärgårdenilla** (1879 Lidköping). Se ryhtyi ajamaan Kökariin saakka.

Ahvenanmaan omat varustajat perustivat vuonna 1931 Ångfartygs Ab Ålandstrafik -nimisen yhtiön. Tämä degerbyläisen Carl Helinin isännöimä varustamo osti vuonna 1931 Ruotsista sittemmin Åland-yhtiölle myydyin **Ålands Express** -laivan. Alus kävi luonnollisesti Turun ja Maarianhaminan matkoillaan Föglössä.

Vielä sodan alla vuonna 1939 paikallinen Mariehamns Trafik Ab osti Ruotsista Motalassa 1883 tehdyn höyrylaivan, jolle annettiin nimi **Mariehamn**. Alus kulki pari kolme viikkovuoroa saaristokuntien kautta Turkuun, kunnes alus vuonna 1942 myytiin Norjaan.

VALTIOLLISEN TALVILIIKENTEEN Manner-Suomesta Ahvenanmaalle aloitti talvella 1919 Boren vuokraamana jäänmurtaja **Murtaja** (1890 Tukholma). Alus ajoi linjalla Turku–Degerby–Maarianhamina.

Puurunkoinen moottorialus Kökars Skärgård ajeli vuosina 1932–1941 nimikkosaarelleen. Kuvassa alus vielä vanhalla Sibbo-nimellään Helsingissä. Kuva: Nils-Erik Bäckblomin kokoelma.



Aluksen lippuhinnat asetettiin hieman yksityisten aluksia korkeammiksi, jotta valtion ei olisi katsottu kilpailevan linjalla.

Seuraavana kahtena talvena valtio vuokrasi turkulaisen rannikkohöyrylaiva **Dragsfjärdin** (1911 Turku) ajamaan linjaa Nauvo–Korppoo–Houtskari–Brändö–Kumlinge–Vårdö–Färjsundet. Dragsfjärdin haaksirikkouduttua osti valtio vuonna 1921 höyrylaiva **Arandan** (1920 Turku), jolla ajettiin kaksi viikkovuoroa Maarianhaminaan. Seuraavana talvena liikenne ulotettiin Kökariin saakka.

Aranda joutui vuonna 1944 sotakorvauslistalle ja luovutettiin seuraavana vuonna Neuvostoliitolle. Talvikausiksi 1944–1947 vuokrattiin pietarsaarelaiselta tupakkatehtaalta vanha ja epämukava höyrylaiva **Poseidon** (1898 Grangemouth). Se ei pysynyt aikataulussaan ja teki vain yhden viikkovuoron Maarianhaminan linjalla.

Vuosina 1947–1953 talviliikenne otettiin Åland-yhtiöltä, kunnes Merenkulkuhallitukselle valmistui uusi talvilaiva **Aranda** (1953 Helsinki). Se palveli Ahvenanmaan saaristokuntia aina 1980-luvulle saakka, kunnes muutettiin kokonaan merentutkimuskäyttöön.

PAIKALLINEN HÖYRYLAIVALIIKENNE ei koskaan kehittynyt merkittäväksi.

Ålands Skärgårdstrafik hankki vuonna 1894 Ruotsista jo aiemmin mainitun Skärgården-nimen saaneen vajaan 18-metrinen höyryaluksen. Se ryhtyi kulmaan Maarianhaminasta Degerbyhyn.

Seuraavana vuona ostettiin niin ikään Ruotsista 20-metrinen **Mariehamn** (1871 Tukholma), jolla linjoja jatkettiin vuoropäivinä aina Eckeröön, Getaan, Saltviikkiin, Lemlandiin ja Föglöön saakka.

Paikallisliikenteestä tiedetään ainakin se, että vuodesta 1903 alkaen Maarianhaminan ja Lemlandin välillä ajeli pieni **Betty**-niminen höyryvene. Se lienee ollut puinen ja mitoiltaan 15,44 x 3,12 metriä.

Vuonna 1910 Ålands Skärgård -nimi-

nen höyrylaivayhtiö tilasi Porvoon konepajalta uuden laivan. Valmistuessaan 22-metrinen alus sai myös nimen **Åland Skärgård** ja ryhtyi kulkemaan neljää viikkovuoroa. Maanantaisin ajettiin Föglön, tiistaisin Vårdöön, torstaisin Saltvikiin ja perjantaisin Getaan. Muina aikoina alus teki huvimatkoja ja hinauksia. Sodan aikana se oli venäläisten käytössä, mutta Turussa tehdyn korjauksen jälkeen palasi liikenteeseen vielä pari vuodeksi, kunnes vuonna 1919 myytiin Turkuun.

Myös Betty jatkoi kulkuvuorojaan, mutta alus lienee ensimmäisen maailman sodan jälkeen myyty Ruotsiin. Muista pienistä paikallisliikenteen höyryveneistä löytyy vain mainintoja.

Ainakin **Orizaba**-niminen alus ajeli kesällä 1891 Lemlandiin. Sen sijaan **Delfinin**, **Flickanin**, **Möckelön**, **Svean** tai **Tre Kronanin** liikenteestä ja linjoista ei ole saatavissa tietoja.

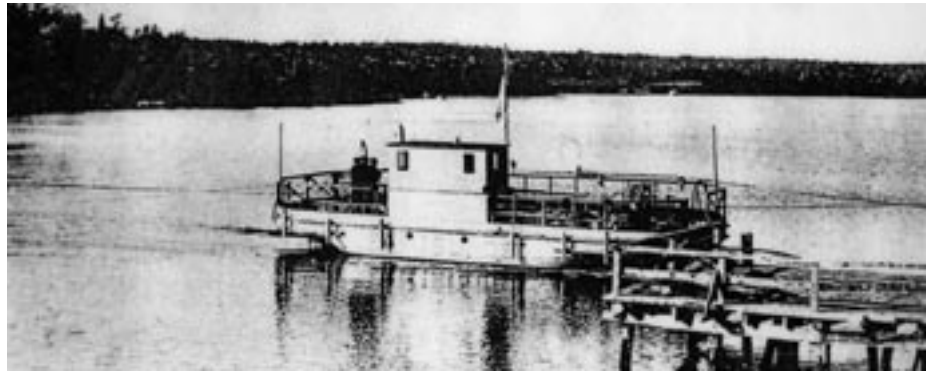
HÖYRYLAIVAKAUDEN JÄLKEEN Ahvenanmaan maakuntahallitus ryhtyi toimiin reittiliikenteen parantamiseksi ja hankki pienen matkustajia kuljettavan moottorialuksen. **Korpo**-niminen 70 henkilölle rekisteröity puualus kulki vuodesta 1929 alkaen Manner-Ahvenanmaalta Suomen puolelle. Mitenkään mukava ei tämä runsaan 16 metrin mittainen alus liene ollut, ainakaan kovassa merenkäynnissä. Sodan jälkeen alus myytiin Sipooseen.

Saaristoon kehittyi melko nopeasti myös yksityisiä osuuskuntia ja yhtiöitä, jotka hankkivat aluksia. **Kökar Trafik Ab** -yhtiö perustettiin vuonna 1932, ja se osti Sipoosta entisen **Sibbo**-aluksen. Sen päämitat olivat 17,25 x 4,41 metriä. Sipoosassa vuonna 1928 tehty alus oli puurakenteinen. Moottorina siinä oli kaksi vaasalaista Wickströmiä, yhteistehoaltaan 48 hevosvoimaa. 80 matkustajalle rekisteröity **Kökars Skärgård** -nimen saanut alus kulki aina vuoteen 1941 saakka, jolloin se purettiin kotisaarensa rantakallioilla.

Ensimmäinen pieni Ejdern ostettiin Tanskasta vuonna 1965 linjalle Svinö–Sottunga–Kökar.
Kuva: Matti Pietikäinen.



Silta vei lossarin työt



Sundin ja Finströmin kuntien välisen Färjsundetin salmen ylittää komea ja korkea silta. Silta valmistui vuonna 1937 ja vei työt vanhalta moottorilossilta. 15-metrinen lossi oli varustettu 15 hevosvoiman petrolimoottorilla, ja se oli uuden uutukaisena aloittanut liikenteen salmen yli jo vuonna 1922. Sitä ennen salmi ylitettiin aina keskiajalta lähtien veneillä ja kapulavetoisilla puulosseilla.

Tie lossille oli vaarallisen kapea ja jyrkkä, kunnes vuonna 1762 uuden vaijerilossin myötä tie siirrettiin kulkemaan rantaan nykyisen sillan pohjoispuolitse. Vanha tie on edelleen nähtävissä sillan eteläpuolella. Itäpuolella Haraldsbyssä ranta sen sijaan oli matalahkoa. Färjsundetin aiempi lossi sai vuonna 1904 kunnian kyyditä maakunnan ensimmäisen auton salmen yli. Auton omisti tohtori Öhrbom. 1930-luvulla lossi kuljetti jo 16 000 moottoriajoneuvoa vuodessa, kesäisin jopa 200 päivässä.

19,5 metriä korkean sillan rakennustyöt alkoivat vuonna 1936 ja kestivät vain

Vuonna 1948 maakuntahallitus osti Paraisilta runsaan kymmenen vuoden ikäisen teräsrunkoisen aluksen, jolle annettiin nimi **Kökar**. Se asetettiin Lumparlandin ja Kökarin väliseen liikenteeseen, kun yksityinen alus oli lopettanut ajonsa. Kökar kulki nimikkosaarelleen aina vuoteen

vuoden päivät. Siltarakennusta pidettiin tuohon aikaan valtavana projektina. Godbyn puolella siltaa tie jatkui mutkaisena kiertäen kallioita, kunnes vuonna 1957 kallion läpi räjäytettiin 50 metriä pitkä tunneli. Tunneli oli Suomen ensimmäinen maantietunneli.



1965 saakka ja sen jälkeen alus asetettiin pitkälle Korppoon-reitille. Korvaavaksi lautaksi maakuntahallitus osti Tanskasta entisen vanhan höyrylautan, joka **Ejdern**-nimisenä aloitti yhä jatkuvan lintusarjan.

Ejdernin korvasi Uudessakaupungissa vuonna 1967 rakennettu kaunislinjainen **Kökar**. Kökar-lautan jälkeen liikenteeseen tuli vuonna 1972 Norjasta ostettu komea **Tre Måsar**. Ensimmäiset kolme vuotta aluksen liikennepalvelut ostettiin sen omistaneelta Sirnek-varustamolta.

Vuodesta 1980 alkaen Kökariin ja edelleen Korppooseen on kulkenut Turussa samana vuonna valmistunut **Gudingin**.

Kökarin saari tuli jo vuonna 1977 valmistuneen **Ejdern**-lautan yhdeksi välis-

Lintulautat

- :: Alfågel = alli
- :: Doppingen = uikku
- :: Ejdern = haahka (naaras)
- :: Grisslan = riskilä
- :: Gudingen = haahka (uros)
- :: Knipan = telkkä
- :: Spoven = kuovi
- :: Tre Måsar = kolme loppia
- :: Viggen = tukkasotka