

STADENS VAPEN

Blasonering: »I blått fält ett upprättstående ankare av guld och däröver en med tre gröna lindblad belagd ginstam av guld»

MARIEHAMNS STADS HISTORIA 1911 - 1961

PÅ UPPDRAG AV
STADSSTYRELSEN I MARIEHAMN I ANLEDNING AV
STADENS 100-ÅRSJUBILEUM FÖRFATTAD AV EN
REDAKTIONSKOMMITTÉ, BESTÅENDE AV:

Fil.mag. *Matts Dreijer*, ordförande

Professor *Stig Jaatinen*
Bankdirektör *Klas Eklund*
Landskapsläkare *Gunnar Jansson*
Folkskollärare *Erik Sundberg*
Redaktör *Julius Eriksson*

Borgmästare *Axel Kuffschinoff*
Bankdirektör *Jan Sundberg*
Prosten *Tor Beckman*
Försäkringsdirektör *B. J. Palme*
Redaktör *Gunnar Lindqvist*

MARIEHAMN 1962

TILGMANNS TRYCKERI
HELSINGFORS 1962

FÖRORD

År 1956 väcktes inom stadsstyrelsen förslag om att i anledning av stadens 100-årsjubileum den 21 februari 1961 utgiva en fortsättning på lektor Walter Sjöbloms Mariehamns stads historia 1861—1911, vars första del utkom 1911 och andra del 1934. Tanken omfattades av de kommunala myndigheterna och stadsstyrelsen fick i uppdrag att skrida till åtgärder. Sedan det visat sig omöjligt att intressera någon författare för uppgiften i dess helhet, beslöt stadsstyrelsen dela upp arbetet i lämpliga avsnitt, som envar erhöll sin specielle skribent. Den 21 november 1956 tillsattes en redaktionskommitté under ordförandeskap av undertecknad Dreijer. Av denna kommittés medlemmar kvarstår, då arbetet går i tryck, borgmästare Axel Kuffschinoff, bankdirektör Jan Sundberg och landskapsläkaren Gunnar Jansson. En stor förlust drabbade kommittén, då redaktör Julius Eriksson i januari 1961 efter en tids sjukdom avled. Han hade haft till uppgift att skriva om skolorna, samhällsvården och kyrkan, men endast hunnit med den senare delen, då döden tog pennan ur hans hand. Herr Eriksson var en samvetsgrann man och en mångsidig och trofast personlighet, som lämnade efter sig ett stort tomrum inte blott i kretsen av sina medarbetare, utan inom stadssamhället över huvud. Hans uppgift övertogs av folkskollärare Erik Sundberg. Nya medlemmar inom redaktionskommittén är vidare försäkringsdirektör B. J. Palme, professor Stig Jaatinen, bankdirektör Klas Eklund, prosten Tor Beckman och redaktör Gunnar Lindqvist.

Redaktionskommittén har redan från början haft klart för sig, att ett arbete som Mariehamns stads historia 1911—1961 borde ha skrivits av en enda författare. Men då en sådan ej stått att få, har kommittémedlemmarna låtit övertala sig att behandla envar ett sådant avsnitt av stadens yngsta historia, som de genom sin verksamhet helt eller delvis känner till. En dylik uppdelning av materialet medför självfallet betydande nackdelar för verket som helhet. Ojämnheter i fråga om stil och avsnittens omfång kan sålunda inte undvikas. Men medarbetarna har i vart fall gjort sitt bästa och ber om tillgift för bristerna. Det väsentliga i stadssamhällets utveckling under det senast tilländalupna halvseklet har dock skildrats.

Ett arbete som detta har givetvis fordrat bistånd av många villiga hjälpare. Redaktionskommittén får härmed framföra ett hjärtligt tack till dem alla, främst till stadsstyrelsen och stadsfullmäktige. Ett särskilt omnämnande förtjänar stadsdirektör Aron Häggblom, som hela tiden följt med arbetets gång och vid kritiska tillfällen ingripit för att få verket lyckligt i hamn.

Mariehamn den 10 januari 1962.

Matts Dreijer
Ordförande i redaktionskommittén



Mariehamn från luften

BEFOLKNING

Av Stig Jaatinen

Stadens geografiska läge och areella expansion

Mariehamn har med tanke på dess egenskap av huvudort för landskapet Åland ett marginalt läge vid sydvästra randen av området; detta spelar dock numera ingen mer betydande negativ roll eftersom det ifrågavarande området är av relativt liten utsträckning och nutida kommunikationer gjort det möjligt att övervinna sådana avstånd som det här är fråga om. Brändö är väl det enda område, där tack vare avståndsförhållanden inflytelser från öster utövar en kännbar konkurrens med Mariehamn när det gäller vissa ekonomiska sammanhang. Stadens läge är såtillvida fördelaktigt, att vårt lands viktigaste trafikstråk mellan Åbo och Stockholm stryker nära förbi, även med hänsyn till Stockholm ligger Mariehamn på så gott som den fördelaktigaste platsen. Av minst lika stor betydelse är, att staden ligger mot sydväst och Östersjön och således vägen till de stora oceanerna. Läget är i viss mån skyddat av skärgård, men trots detta är tillfarten rätt obehindrad och i varje fall betydligt friare än vad fallet är vid de flesta andra delar av Fasta Åland.

Av avgörande betydelse för stadens utveckling har den goda naturliga hamnen varit, som staden har på västra sidan i den glacialt upprensade djupa Svibyviken. Motsvarande djupa inbuktningar eller vikar finns ej utmed södra delen av Fasta Åland; speciellt under de stora råseglarnas tid måste denna omständighet ha varit av betydelse och direkt bidragit till att rederinäringen koncentrerades till staden. Förslagen att flytta tilläggsplatsen för den dagliga båttrafiken med Åbo och Stockholm till en annan plats, t.ex. vid Lumparlands västsida (Långnäs) förefaller ej tillräckligt väl grundade om hänsyn närmast tages till Mariehamns och landskapets egna trafikbehov.

Mariehamns läge med tanke på landskapets interna förbindelser är gott. Med hänsyn till befolkningens fördelning och de ekonomiskt viktigaste bygderna är stadens läge icke så marginalt som avstånden till landskapets gränsområden ger vid handen. Särskilt de relativt korta avstånden till Fasta Ålands kärnbygder i Hammarland, Jomala, södra Finström och Saltvik är utan tvivel av betydelse, ett läge t.ex. på Lemlands sydkust skulle i detta avseende ha varit ojämförligt mycket sämre.

Sammanfattningsvis kan man framhålla att Mariehamn ligger på en plats som både naturgeografiskt och kulturgeografiskt erbjuder större fördelar än någon annan ort eller annat område på Åland.

Stadens lokalisering på närmare sikt är kanske inte fullt så fördelaktigt som den regionala och interregionala lokaliseringen. Det att staden ligger på en blott

drygt kilometerbred udde, som därtill både i norr och söder är intagen av relativt svårforcerad terräng har varit till en viss nackdel vid expansionen. Redan tidigt (1930-talet) uppkom förstadsbebyggelse, som låg rätt isolerad från den egentliga staden. Uppkomsten av denna förstadsbebyggelse kan inte enbart haft sin orsak i skillnader i kostnadsnivån, utan var väl delvis en följd av att staden inte i tillräckligt snabb takt planerat tomter i områdena norr och söder om den gamla kärnan. Numera har ju dock en sammanväxning åstadkommits särskilt i norr med de där liggande förorterna Klinten, Strandnäs, Johannebo och Hindersböle. Badhusberget i norr och Lotsberget i söder bildar terränghinder av sådant mått, att stadens expansion utmed västra sidan av Ytternäsudden blivit, och kommer väl även att förbli diskontinuerlig. Dessa för bebyggelse olämpliga områden är ju för den skull dock inte värdelösa, snarast tvärtom då det synes angeläget att bibehålla relativt sett stora »grönområden» för att Mariehamns traditionsrika bild av en lummig och leende stad med öppen bebyggelse inte skall gå förlorad.

Geomorfologiskt sett utgör Ytternäsudden en istida sand- och grusackumulation i lä av de höga Svibybergen, Badhusberget och Lotsberget. Ytternäsudden är den mäktigaste av den grupp av liknande formationer som bildar en zon utmed södra randen av Jomala (motsvarande är t.ex. Kalmarudden och Lemströmsnäset). Med tanke på bebyggelsens grund erbjuder sålunda själva Ytternäsudden goda möjligheter och det är även blott i Hindersböle och till en del i Johannebo som bebyggelsen spritt sig ut på marker av utsvämmat finare material. Såsom ofta är fallet i dylika åsartade bildningar, har tillgången på grundvatten varit rätt god, numera måste ju dock staden ty sig till vatten från Dalkarbyträsk.

Stadens gamla bebyggelse lokaliserades till den jämnsluttande svacka som fyller området mellan Lots- och Badhusbergen och sträcker sig österut till Slemmern. Denna bebyggelse blev såsom sagt sedan rätt isolerad och blott utmed den östra sidan skedde en expansion både mot söder och särskilt mot norr. Denna areella tillväxt var dock ända fram till 1930-talets slut av rätt ringa omfattning och huvuddelen av befolkningstillväxten kunde ske inom ramen för den gamla stadskärnan. En början till de nya förstäderna norr om staden kunde iakttagas redan före senaste krig, men det var först från medlet av 1940-talet som den verkligt kraftiga expansionen satte in.

Klinten kom till utveckling norr om Badhusberget och tillväxte snabbt till den folkrikaste förorten med 600 personer 1950. Vägförbindelsen via Sviby till Hammarland och Eckerö var av stor betydelse för detta områdes utveckling, likaså spelade uppkomsten av industrier en avgörande roll. Trots allt har utvecklingen på denna västra sida av Ytternäshalvön i viss mån stagnerat och i stället har tyngdpunkten förflyttats till de östra förorterna Strandnäs, Johannebo och Hindersböle, där bebyggelsen under det senaste decenniet spritt sig över stora områden och där även befolkningstillväxten relativt sett varit betydligt snabbare än på den västra sidan (Jfr tab.1).

På stadens södra sida har det funnits rätt betydande byggnadstomter som kunnat tas till användning och sålunda har den senaste tidens expansion i denna

riktning till betydande del kommit att falla inom den gamla stadens råmärken, medan den egentliga förstadsbebyggelsen på Ytternäs (söder om staden) ej varit av större omfattning. Dock är det på sin plats att påpeka att Ytternäs' tidigare lantliga karaktär förändrats och att detta även framgår ur befolkningens yrkesstruktur. Trots allt utgör den oländiga terrängen utmed den södra stadsgränsen ett svårt hinder för bebyggelsens expansion och det verkar även som om tillväxten skulle vara koncentrerad till den östra, lägre och jämnare sidan av halvön. Vidare är det uppenbart att denna bebyggelse är i mycket hög grad av sovortskaraktär, då området bildar en återvändsgränd utan förbindelser till andra delar av landskapet. Stadens huvudtillväxtriktning är ju norrut eller mot nordnordväst och följaktligen kommer dessa södra delar att fjärmas från stadens centrum, må vara att denna omständighet i en stad av Mariehamns format ännu inte spelar en alltför betydande roll.

Då Ytternäsudden och de nämnda förorterna i norr år 1960 inkorporerades med Mariehamn, blev de viktigaste förortsområdena sammanförda med staden. Dock ges det ännu arealer i Jomala landskommun, som erfarit en påtaglig omvandling till följd av närheten till staden, och där bebyggelsens karaktär erhållit förortsliknande drag. Dessa områden är bl.a. Möckelös östra sida, som torde ha en bebyggelse på c:a 150 personer, vilka till sin utkomst är beroende av arbete i staden. Även Sviby och de östra delarna av Torp har erfarit tydligt inflytande av staden; redan 1950 var c:a 10 % av den yrkesverksamma befolkningen i Sviby i arbete i Mariehamn. De nya vägprojekten, av vilka ett går ut på att huvudvägen västerut förlägges över Möckelö, kommer att yttermera accentuera denna utvecklingstendens.

Svibybergen avskärmar expansionsmöjligheterna mot norr och detsamma är fallet med bergmarkerna i norra Hindersböle och Väster-Kalmare. Den relativt jämna terrängen mellan Svibybergen och Väster-Kalmare har även starkt utnyttjats såsom ovan påpekades, men de fortsatta expansionsmöjligheterna är begränsade utom måhända rakt norrut utmed vägen till Dalkarby. Den nyaste förstadsbebyggelsen har även riktat sig mot de östra gränsområdena, sydvästra delen av Väster-Kalmare och inte minst mot Kalmarnäs. Kalmarnäs erbjuder uppenbarligen goda förutsättningar för en ny sovortsbebyggelse och borde med det snaraste inrangeras i stadens direkta administration. Skapandet av vissa möjligheter till allsidig expansion är av betydelse för tätorter som ligger på halvöar och för Mariehamns del innebär detta en tillväxt mot norr och ett utnyttjande av de närmast i väster och öster liggande och från den gamla stadskärnan av vatten isolerade områdena. Detta verkar att vara desto angelägnare som den fortsatta tillväxten mot nordväst (Sviby) och delvis även mot norr (Hindersböle) har skett och sker på bekostnad av goda åkerytor, medan Möckelö och Kalmarnäs erbjuda i detta hänseende mindre värdefull terräng, som också lämpar sig bättre för bebyggelse än de låga lerslätterna.

Trots att Mariehamn är en så pass liten stad att en tydlig funktionell differentiering mellan dess olika delar knappast kan komma klart till uttryck, är det dock

tydligt att vissa utvecklingstendenser, som är typiska för den areella stadsdifferentieringen, redan gör sig gällande. En dylik tendens är, att cityt strävar att vandra efter den expanderande bebyggelsen. I Mariehamn har stadens merkantila centrum långsamt utbrett sig mot norr och på samma sätt har cityts tyngdpunkt förflyttats i samma riktning. Från att på 1920—30-talet ha legat vid Sundblomsskvären har den nu kommit till närheten av Torggatans norra ända. Vidare har det uppkommit små ansatser till utveckling av sekundära centra (köpcentra, sekundär citybildning) ännu längre norrut i förorterna. Den gamla stadskärnan har dock många fördelar i denna inre dragkamp, särskilt betydelsefulla är hamnarna och de administrativa verken. Vidare måste ju dylika inre förändringar övervinna ett betydande ekonomiskt tröghetsmotstånd, men tendenser av denna art kan trots allt dock skönjas.

Tabell 1. Befolkningens tillväxt 1950—1960

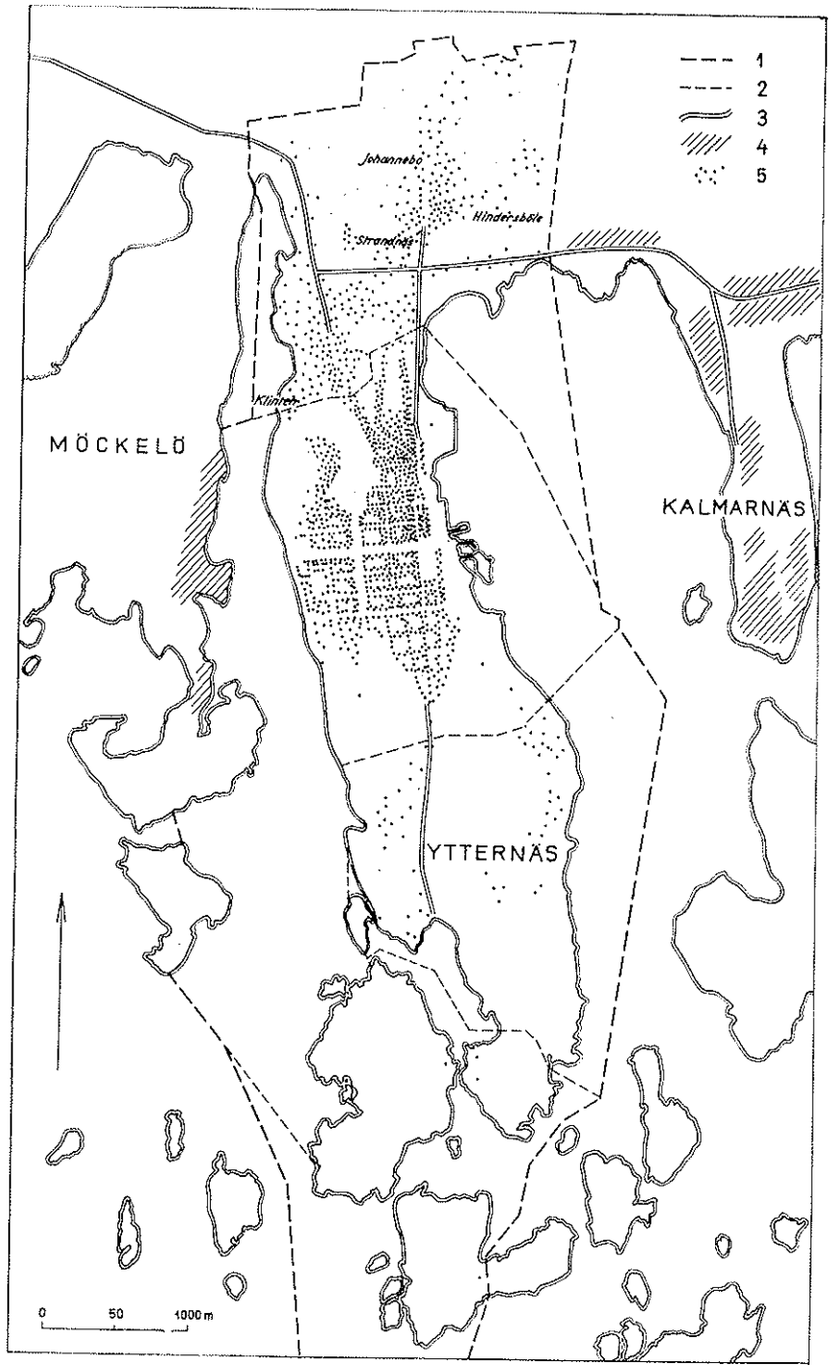
	Folkmängden		Tillväxten	
	1950	1960	absolut	%
Stadens gamla område	3.287	4.718	1.431	43,5
Klinten	672	760	88	11,6
Johannebo (inkl. Strandnäs och Hindersböle)	451	876	425	94,2
Ytternäs + S. utmarken	239	312	73	30,5
Förorterna sammanlagt	1.362	1.919	557	40,8
Hela staden	4.649	6.682	2.033	43,7

Stadens folkmängd

Folkmängdens tillväxt i Mariehamn har genomgått ett antal olikartade faser. Mariehamn grundades som känt på ett praktiskt taget obebott område och trots att folkmängdens absoluta ökning under de första decennierna inte nådde några större siffror var den dock proportionellt sett mycket kraftig, under tiden fram till 1880 t.o.m. snabbare än under någon senare tid. Innevånarantalet nådde 500 1885 och fram till 1900-talets början fortsatte tillväxten i ungefär samma raska tempo, 1.000 personer var stadens innevånarantal vid sekelskiftet. Från 1910 till slutet på 1920-talet var befolkningens tillväxt däremot betydligt svagare, först 1925 stiger kurvan definitivt över 1.500 personers nivån. Trots detta karakteriserades staden redan då av en mycket stor inflyttningsvinst. R. Lento har påvisat att denna vinst för Mariehamns del var näststörst av alla rikets städer under perioden 1921—39 eller motsvarande 30,9 personer per 1.000 innevånare och år. En motsvarande jämförelse med avseende å städer och förstäder ger vid handen, att Mariehamn jämte Jomala kommer på första plats med värdet 32,2 under tiden 1921—1931 (medeltalet för hela landet då 18,5) samt 29,8 under tiden 1932—1939 (hela landet 13,8). Från och med 1930-talet stiger kurvan mycket brant, 1934 passerar folkmängden 2.000 och tillväxten fortsätter sedan snabbare än under perioden 1910—1925. Ej ens krigsåren har satt några synbara spår i tillväxtkurvan, 3.000 personer var folkmängden i början av 1940-talet (förorternas befolkning medräknad) och 4.000 redan i slutet på nämnda decennium. Det sistförlupna decenniet präglas av en ytterligare stegrad folkökning, resultatet är ju 6.682 den 31. 12. 1960.

Betraktar man folkökningen särskilt inom stadens olika delar visar det sig att under det senaste decenniet Johannebo (inkl. Strandnäs och Hindersböle) haft den starkaste tillväxten motsvarande hela 94,2 %, medan de övriga förorternas tillväxt varit rätt svag. Innevånarantalet inom stadens gamla område har även-ledes ökat betydligt, med 43,5 %, vilket visar att det ännu finns rum även inom detta område (Jfr tab.1). Betydande outnyttjade arealer finns särskilt på södra sidan av det gamla stadsområdet, men det verkar som om befolkningstillväxten på detta håll skulle vara betydligt långsammare än i norr, huvudriktningen för stadens expansion. Det är sannolikt att inkorporeringen kommer att resultera i en utjämnad nybyggnadsverksamhet och ty åtföljande folkökning inom de olika delarna av staden. Det är väl även sannolikt att folkökningen åtminstone relativt sett kommer att avmattas. Urbaniseringen kan tänkas tämligen snabbt nå en grad som motsvarar c:a 50 % av Ålands befolkning, d.v.s. omkring 10.000 personer för Mariehamnsområdet jämte landsortens små servicecentra (Godby, Degerby o.a.). Därefter måste den fortsatta tillväxten ske avsevärt långsammare, såframt inga nya faktorer kommer att stimulera en mera betydande immigration från längre bort belägna områden.

Stadens snabba folkökning — sedan 1930-talet har den varit sådan, att folkmängden fördubblats på knappa 20 år — gör att det är av alldeles speciellt intresse att undersöka varifrån befolkningen härstammar. Dessförinnan skall dock folkmängdens fördelning inom staden i korthet granskas. Den bifogade befolkningsprickkartan (varje prick motsvarar 5 personer) ger en bild av situationen enligt folkräkningen 1960. Den största folktätheten finner man i stadsdelarna Kvarnberg och Storängen, särskilt området mellan Torggatan och Ålandsvägen är framträdande. Mot väster sker en tydlig uttunning, möjligen kommer förhållandena i en framtid dock att förändras om de planerade tomtområdena i nordväst (Dalberg och Rossen) fullt utnyttnas. Mindre tydliga koncentrationer har man vid södra Klinten och vid Johannebo. Kartan visar att det inom stadens nuvarande område finns vidsträckta arealer, som knappt alls är bebyggda, så är fallet särskilt på Ytternäs. Det är dock mycket möjligt att de nya stadsgränserna åter i sin tur kommer att stimulera förstadsbebyggelse i de angränsande områdena av Jomala. Som nämnts kan en dylik tendens redan skönjas på Möckelö, i Sviby och på Kalmarnäs. Ett alternativ till en fortsatt utvidgning av stadens administrativa område vore att i samarbete med Jomala kommun ge en viss planmässighet åt denna bebyggelse.



Karta 1. Befolkningens fördelning i Mariehamn den 31. 12. 1960. 1 = Den nya stadsgränsen, 2 = Den gamla stadsgränsen, 3 = Huvudinfartsvägar, 4 = Område med urban bebyggelsekaraktär utanför stadsgränsen, 5 = Varje prick avser 5 personer.

Tabell 2. Mariehamns befolkning den 31. 12. 1960 fördelad på stadsdelarna

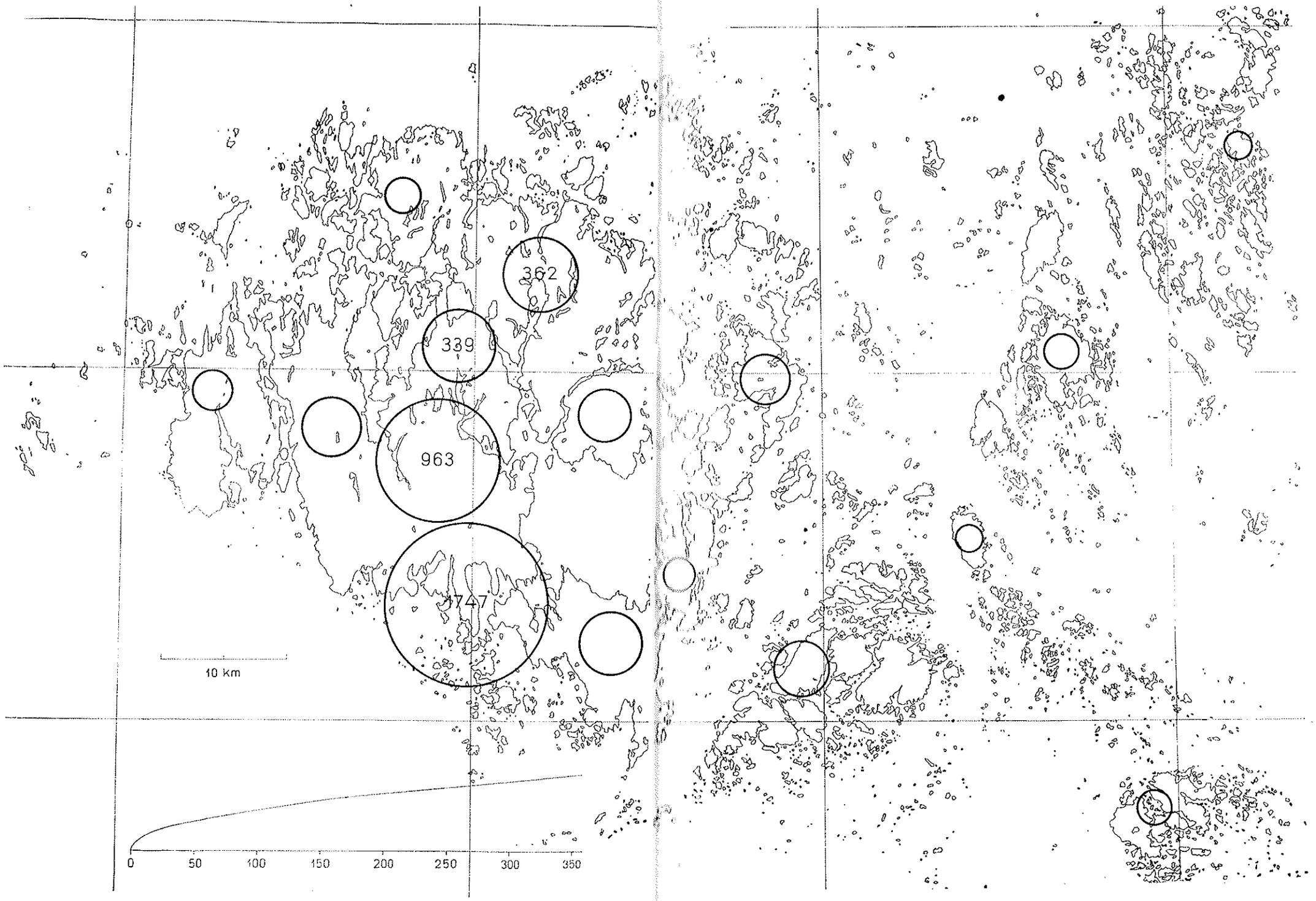
Sveden	619	Klinten	760
Kvarnberg	806	Strandnäs	454
Främmanberg	604	Johannebo	293
Storängen	1.083	Hindersböle	129
Dalberg	603	Södra utmarken	29
Vreten	387	Ytternäs	283
Nyängen	603	Förorterna sammanlagt	1.948
Rossen	13	Okänd adress	16
Stadens gamla område	4.718	Mariehamn sammanlagt	6.682

Tabell 3. Födelseorten för Mariehamns invånare 31. 12. 1950 och 1960

	Absolut.		I %		I % av resp. sockens befolkning 1950		
	1950	1960	1950	1960	1950	1960	
Mariehamn	1.266	1.747	31,1	26,2 (−4,9)			
Eckerö	65	101	1,4	1,5 (+0,1)	6,9	10,7	(+ 3,8)
Hammarland	143	218	3,1	3,3 (+0,2)	9,8	15,0	(+ 5,2)
Finström	220	339	4,8	5,1 (+0,3)	10,5	16,2	(+ 5,7)
Geta	35	76	0,8	1,1 (+0,3)	9,8	9,8	(+ 5,3)
Saltvik	209	362	4,5	5,3 (+0,8)	10,3	17,7	(+ 7,4)
Sund	119	171	2,6	2,6 (−0,0)	8,6	12,4	(+ 3,8)
Jomala	518[1])	963	11,3	14,4 (+3,1)	16,1	30,0	(+13,9)
Lemland	131	269	2,8	4,0 (+1,2)	9,7	20,0	(+10,3)
Lumparland	37	70	0,8	1,0 (+0,2)	8,3	15,6	(+ 7,3)
Vårdö	115	163	2,5	2,4 (−0,1)	17,8	25,2	(+ 7,4)
Kumlinge	43	86	0,9	1,3 (+0,4)	5,5	10,9	(+ 5,4)
Brändö	33	55	0,7	0,8 (+0,1)	3,4	5,9	(+ 2,5)
Föglö	129	209	2,8	3,1 (+0,3)	10,9	17,6	(+ 6,7)
Sottunga	37	48	0,8	0,7 (−0,1)	12,4	16,1	(+ 3,7)
Kökar	22	87	0,5	1,3 (+0,8)	3,2	12,8	(+ 9,6)
Finland (utom Åland)	1.178	1.546	25,6	23,2 (−2,4)			
Sverige	56	91	1,2	1,4 (+0,2)			
Övriga länder	64	70	1,4	1,3 (−0,1)			
Okänd föd.ort	26	11	0,6	0,2 (−0,4)			
Summa	4.646	6.682	100,0	100,0			

1 Mariehamns befolkning för 1950 har medräknats förorternas folkmängd (Johannebo 451, Klinten 672 och Ytternäs 239).

[1]) Från de i Jomala födda (718) har frändragits 200, ungefär motsvarande den befolkning som ursprungligen funnits inom förorternas område innan den egentliga urbaniseringen och inflyttningen bl.a. från andra delar av Jomala satte in. Dessa 200 har istället räknats som födda i Mariehamn. För 1960 års värden har denna omständighet icke beaktats.



Karta 2. Födelseorten för Mariehamns innevånare den 31. 12. 1960, Åland.

Cirklarnas yta anger antalet personer födda i de olika kommunerna.

Stadens födelseortfält

Födelseortfältet för stadens innevånare har analyserats enligt den senaste folkräkningens resultat och redovisas på kartorna 2 och 3 samt i tabellerna 3—5. Av stadens (inklusive förorterna) 4.646 personer 1950 var 1.266 eller 31,1 % födda i själva staden (härvid har även medräknats ett till 200 uppskattat antal personer födda inom den numera inkorporerade delen av staden). År 1960 var av stadens 6.682 personer 1.747 eller 26,2 % födda inom staden, vilket visar att de infödda stadsbornas relativa antal nedgått med hela 4,9 %. Antalet personer födda i övriga delar av Åland var 1950 1.838 (39,5%) och 1960 3.217 (48,5%). Landsbygdsälänningarnas andel har sålunda ökat i staden med hela 9 % under det tilländalupna decenniet. Detta är ett resultat av den fortsatta flykten från landsbygden och ett tecken på att befolkningssituationen där inte ännu nått ett stabilt plan. Tabell 3 ger även en analys av de olika socknarnas andel i Mariehamns befolkning 1950 och 1960 samt en redovisning för utvecklingsbalansen under denna period. Jomala leder klart med 11, resp. 14 % av stadens befolkning och kan således notera en ökning på hela 3 % i sin andel. Finström och Saltvik når värden över 5 % för 1960 och kan såsom alla övriga åländska socknar utom Sund, Vårdö och Sottunga uppvisa en större andel av Mariehamns befolkning 1960 än 1950, blott Vårdö och Sottunga ha relativt sett förlorat. Ett iögonenfallande drag är dock, att en förhållandevis hög andel av stadens innevånare är födda i Vårdö och Föglö. Svagast representerade är de små socknarna, på Fasta Åland Geta och Lumparland, liksom de östra skärgårdssocknarna. Dessa ha dock alla utom Sottunga förmått öka sin andel i stadens invånarantal.

Det är även av intresse att granska inflyttningsintensiteten till staden sådan den kommer till uttryck om man jämför de i resp. socken födda med invånarantalet (1950)[1]. De tre sista kolumnerna i tab. 3 ger en bild av inflyttningens intensitet med födelseorten som utgångspunkt. Vi lägger märke till att den ökat i samtliga socknar och att denna ökning varit starkast i Lemland (10,3%) (med undantag av Jomalas nära 14%). Också för Saltviks, Lumparlands, Vårdös och Kökars del har denna ökning varit avsevärt mycket starkare än i de övriga åländska socknarna. Men även i de öståländska skärgårdssocknarna har utflyttningen till Mariehamn varit intensiv och t.ex. för Brändös vidkommande motsvarat 5,9 % (1960) av socknens befolkning (1950). Dessa relationstal ger ett uttryck för Mariehamns dragningskraft eller attraktionskraft och som regel minskar den i omvänd proportion till avståndet. Mariehamns inflytande på den åländska landsbygdens befolkning följer denna regel om ock vissa lokala avvikelser gör sig gällande, såsom den jämförelsevis stora tillströmningen från Vårdö och Föglö. Går man över landskapsgränsen i öster till socknarna i den

[1]) Då befolkningsnumerären 1960 inte stått till buds har relationstalet för detta år måst räknas på basen av 1950 års folkmängd; då socknarnas befolkning förändrats under denna tid uppkommer självfallet ett fel, som dock är av obetydlig storlek.

åboländska skärgården visar det sig att landskapsgränsen även utgör en tydlig tröskel i fråga om inflyttningen till Mariehamn. Sålunda är för 1960 motsvarande relationstal (de i socknen födda i % av 1950 års svenskspråkiga bef.) för de i Houtskär födda 2,5 %, för Iniö 2,2 %, för Korpo 2, 2 %, för Nagu 2,0 %, för Pargas landskommun 0,5 %, för Dragsfjärd 0,8 %, för Västanfjärd 1, 01 % och för Kimito 1,2 %. Av intresse är det jämförelsevis låga relationstalet för Pargas landskommun; uppenbarligen är det Pargas köping som här konkurrerar ut Mariehamn, ty ännu längre österut på Kimitoön öka relationstalen åter till över 1 %.

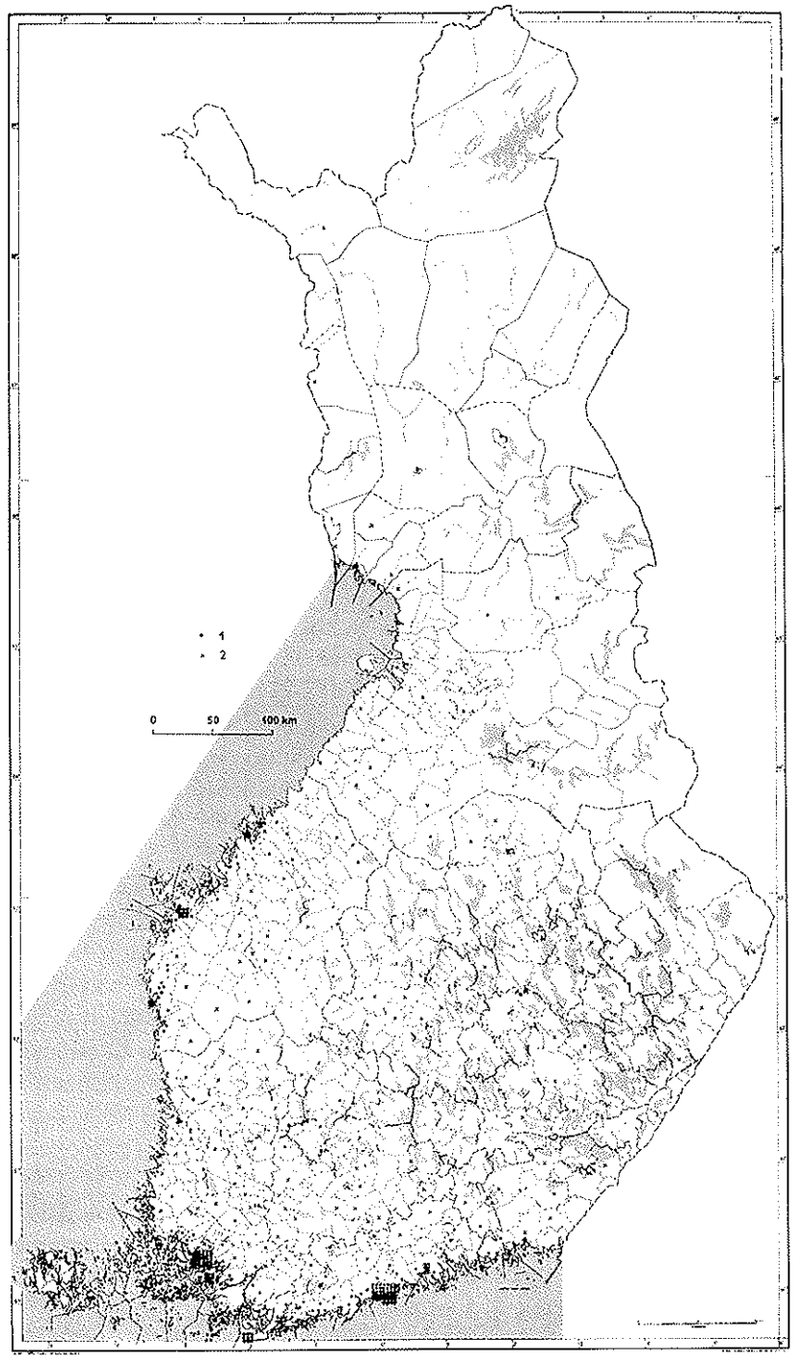
De i riket (förutom Åland) födda personernas antal var 1950 1.178, motsvarande 25,6 % av stadens dåtida befolkning, 1960 var antalet 1.546 eller 23,2 %. En tydlig nedgång (—2,4%) kan sålunda konstateras och detta kan uttydas så, att Mariehamn mer än tidigare i sin tillväxt tytt sig till åländska källor. Granskar man sedan vilka delar av Finland som givit bidrag till inflyttningsströmmen framgår det, att Åbo och Björneborgs län tydligt dominerar (608 pers., 9,1%), sedan följer Nylands län (464, 6,9%) och Vasa län (276, 4,1%). Åbo och Björneborgs samt Nylands läns andelar ha något minskats, medan Vasa län ökat sin andel med ett par procent. De övriga länens andel har minskat under den gångna 10 års perioden (jfr. tab. 4).

Tabell 4. En närmare analys av Mariehamns födelseortfält utanför Åland

	Antal personer 1950	Antal personer 1960	I % av stadens bef.-60	I % av resp. komm. bef.-50	I % av resp. komm. svensk-spr.bef. 1950
Åbo-Björneborgs län					
Städer och köpingar	153	214	3,3		
Åbo	122	139	2,1	0,14	1,3
Pargas köping		47	0,7	0,8	1,1
Övriga städer utom Åbo	31	24	0,4		
Landskommunerna	302	390	5,8		
Houtskär		38	0,6	2,5	2,5
Iniö		12	0,2	2,0	2,2
Korpo		39	0,6	1,9	2,2
Nagu		40	0,6	1,7	2,0
Pargas landskommun		15	0,2	0,3	0,5
Dragsfjärd		29	0,4	0,6	0,8
Västanfjärd		15	0,2	0,9	1,01
Kimito		51	0,7	0,8	1,2
S:ma Åbo-Björneborgs län	455	608	9,1		
Nylands län					
Städer och köpingar	203	320	4,7		
Helsingfors	115	193	2,9	0,05	0,3
Hangö	34	46	0,7	0,3	0,9

	Antal personer 1950	1960	I % av stadens bef.-60	I % av resp. komm. bef.-50	I % av resp. komm. svensk-spr.bef. 1950
Ekenäs	19	28	0,4	0,6	0,7
Borgå	23	27	0,4	0,3	0,6
Landskommunerna	115	144	2,2		
S:ma Nylands län	318	464	6,9		
Vasa län					
Städer och köpingar	61	115	1,7		
Vasa	17	50	0,7	0,14	0,4
Kaskö		14	0,2	0,8	1,4
Gamla Karleby		17	0,3	0,13	0,4
Jakobstad		18	0,3	0,14	0,2
Landskommunerna	103	161	2,4		
Lappfjärd		15	0,2	0,3	0,4
Närpes		28	0,4	0,3	0,3
S:ma Vasa län	164	276	4,1		
Övriga län					
Städer och köpingar	44	65	1,0		
Kotka		12	0,2	0,05	1,7
Landskommunerna	112	103	1,5		
S:ma övriga län	156	168	2,5		

Födelseortfältet i Åbo- och Björneborgs läns landsbygd granskades redan ovan, ännu kunde tillfogas att de finskspråkiga områdena givit mycket små bidrag, detta förhållande kommer tydligt till synes även i de övriga länen (Nylands och Vasa) och kan i detalj ses på kartan över Finland (karta 3). Inflyttningen från rikets städer domineras av Helsingfors (193 personer) medan Åbo kommer på andra plats. Tar man hänsyn till resp. städers folkmängd och återigen kanske hellre till den svenskspråkiga befolkningen, kommer man till att inflyttningen från Åbo har varit betydligt starkare än från Helsingfors. T.o.m. Vasa har något större utflyttning till Mariehamn. Stadens dragningskraft, sådan den kommer till uttryck i dessa relationstal avtar jämnt österut och norrut, sålunda har Pargas köping 1,1, Åbo 1,3, Hangö 0,9, Ekenäs 0,7, Borgå 0,6. Dock avviker som sagt Helsingfors med en onormalt svag utflyttning till Mariehamn (0,3), medan åter Kotka har en som är t.o.m. starkare än Åbos (1,7) om hänsyn tages blott till den svenskspråkiga befolkningen. Även utmed Österbottens kust kan en motsvarande försvagning av Mariehamns dragningskraft lätt påvisas, sålunda har Kaskö 1,4, Vasa 0,4, Gamla Karleby sammaledes 0,4 och Jakobstad 0,2. Närpes och Lappfjärd är de österbottniska socknar som givit ett beaktansvärt bidrag till Mariehamns befolkning.



Karta 3. Födelseorten för Mariehamns innevånare den 31. 12. 1960, Finland förutom Åland. 1 = Varje prick motsvarar 5 personer, 2 = Varje kryss motsvarar 1 person. De prickar som motsvarar personer födda i städer eller köpingar är ordnade i regelbundna figurer (kvadrater).

Tabell 4. Andelen av personer födda i städer och köpingar utanför Åland 1950 och 1960 i procent av samtliga i resp. län födda

	1950 %	1960 %
Åbo-Björneborgs län	33,5	35,5
Nylands län	64,0	69,0
Vasa län.....	37,5	39,0
Övriga län.....	25,5	39,0

Av tab. 5 framgår slutligen att i inflyttningsströmmen från riket städernas och köpingarnas andel uppenbarligen ökat rätt avsevärt under den senaste 10 års perioden. Stadsbornas andel var 1950 i genomsnitt 40 % medan den 1960 var 45,5 %. Störst har denna ökning varit i gruppen »övriga län», d.v.s. från 25,5 till 39,0 %. Häri återspeglas naturligtvis den fortgående urbaniseringen av Finlands befolkning. I Åbo och Björneborgs län är stadsbornas andel relativt liten främst tack vare den avsevärda inflyttningen från Åbolands svenska skärgårdstrakter, medan stadsbornas andel åter är störst i det av Helsingfors dominerade Nylands län.

Det är självfallet att man måste iakttaga en viss försiktighet när det gäller tolkningen av dessa absolut sett mycket små inflyttningsströmmar, tillfälligheternas spel kan mångengång skymma de rätta sammanhangen, men jämförelsemöjligheten med förhållandena vid tvenne olika tidpunkter ger större säkerhet.

Mariehamns attraktion i förhållande till utlandet skall slutligen granskas. Störst är i detta avseende deras andel som är födda i Sverige, vidare uppvisar denna andel en svag ökning (jfr. tab. 3). Stockholm står för c:a hälften av de 91 personer som var födda i Sverige. Denna inflyttning från Sverige motsvarar blott en bråkdel av dem som från Mariehamn emigrerat till Sverige, uppskattningsvis omkring 1/20. Tillskottet från Sverige har nämligen under de 10 åren mellan 1950 och 1960 varit c:a 50 personer, medan den årliga emigrationen, vars exakta storlek det numera på grund av passfriheten är omöjligt att mäta torde uppgå till minst 100 personer per år i genomsnitt.

Det övriga utlandet domineras av USA (c:a 30 personer), en svag nedgång kan konstateras ha skett under den senaste tioårsperioden. I ögonenfallande är dock, att Mariehamn har även vad utlandet beträffar ett anmärkningsvärt vidsträckt födelseortfält, sträckande sig ända till Australien, Syd-Afrika och Syd-Amerika.

Inflyttningen till Åland och överhuvud emigrationsbalansen för Åland och sydvästra skärgårdsområdet har studerats av fil.lic. Eric De Geer. Enligt hans studie i Åländsk Odling 1960 framgår det ganska tydligt, att en skiljelinje löper tvärs igenom Åland sålunda att de öståländska skärgårdssocknarna och Sund, i vissa fall även Lumparland, i stort sett karakteriseras av negativ flyttningsbalans visavi Finland, medan de centrala socknarna på Fasta Åland, Saltvik, Finström och Jomala samt oftast även Lemland och Hammarland samt Eckerö har en ganska utpräglat positiv balans. De Geer poängterar det märkliga faktum

att Åland och då särskilt Ålands tätorter, således Mariehamn med förorter samt Godby och eventuellt några andra små tätortskärnor, faktiskt har en starkare dragningskraft än de betydligt större befolkningscentra i Fasta Finland, varifrån emigrationen sker. Han understryker även betydelsen av den successiva flyttningen, således den omständigheten, att inflyttningen till t.ex. Mariehamn sker via förorterna eller Godby. Själv har jag på basen av material från folkräkningen 1950 kunnat påvisa samma förhållanden inom landskapet Åland. Regeln är att man från utskären flyttar till Fasta Ålands kusttrakter, sedan till landsbygdens kärnområden eller Mariehamns förorter och slutligen till själva staden. Den sista etappen utgörs sedan av emigrationen till Sverige eller den avsevärt mycket svagare flyttningen till Helsingfors, med vilken stad Mariehamn dock har en tydligt negativ flyttningsbalans. I enskilda fall kan självfallet en eller flere etapper i denna migrationskedja bli överhoppade, men det typiska är dock denna stegvisa förflyttning mot en allt mera utpräglad urban miljö.

Inflyttningsströmmarna till Mariehamn riktar sig på olika sätt mot de skilda delarna av staden. Uppgifterna från folkräkningen 1950 visade sålunda, att de i Jomala, Föglö och Lemland födda bildade en större del av Ytternäs befolkning och på samma gång av resp. födelsesockens innevånarantal än av de tvenne övriga förorternas befolkning, där åter de i Finland, Saltvik, Finström och Hammarland födda utgjorde en större andel än i Ytternäs. Med avseende å värdena för födelseorten i proportion till resp. födelsekommunens innevånarantal (uttryckt i ‰) faller ytterligare en skillnad mellan Klinten och Johannebo i ögonen. Sålunda hade de på Vårdö och Föglö födda i betydligt högre utsträckning flyttat till Klinten (35,2, resp. 14,4‰) än till Johannebo (7,7 resp. 3,4‰). Detta sammanhänger uppenbarligen med Vårdö- och Föglöbornas förkärlek för sjöfart och därmed sammanhängande varvsindustri, vilken fanns representerad i Klinten, men ej alls i Johannebo. Å andra sidan kan även tendensen att hålla ihop med sina forna grannar och bekanta ha bidragit till en dylik ojämn fördelning.

Slutligen kan det ännu vara värt att poängtera några olikheter mellan Mariehamns gamla stadsområde å ena sidan och förorterna å andra (enl. folkräkningen 1950). Förorterna hade procentuellt större andelar än staden (det gamla området) av personer födda i Hammarland, Saltvik, Sund, Vårdö, Kumlinge, Sottunga och Kökar; huvudvikten låg här sålunda på de mera perifera socknarna. Däremot var värdena för Mariehamn (den gamla stadskärnan) högre framförallt för personer födda i riket. Granskar man därefter differenserna i inflyttningarna till Mariehamn och dess tre förorter (1950) från skilda delar av riket, framgår det att Johannebo har mottagit sin största andel inflyttare från Åbo- och Björneborgs län, Klinten den största andelen av inflyttare från Nylands län och Ytternäs den största andelen från Vasa län. Av de från de övriga länen inflyttade hade den största delen (såväl absolut som relativt) slagit sig ned i Mariehamn. Karakteristiskt nog fanns de (procentuellt) flesta inflyttare från Helsingfors inom stadens gamla område, fåtaligast var de i Johannebo, där de i Åbo ävensom de i Åbo- och Björneborgs läns landskommuner födda utgjorde en större andel än i de

övriga förorterna och stadens gamla område. Detta finner sin förklaring i att inflyttarna från Åbo- och Björneborgs län i genomsnitt bl.a. tack vare det kortare avståndet kommer att utgöras av personer med lägre social och ekonomisk standard än inflyttarna från Vasa och Nylands län och alldeles speciellt från Helsingfors. Dessa personer kom på denna grund att bosätta sig i förorterna, där levnadskostnaderna var lägre än i den dåtida staden. Johannebo som saknar den exklusiva karaktär, som präglar Klinten och särskilt Ytternäs (i det första fallet tack vare industrierna, i det senare till följd av den mera påkostade villastadsbebyggelsen), har mer än de övriga förorterna blivit målet för inflyttarströmmen från de närmast Åland belägna delarna av riket; orten kallades tidigare i dagligt tal »lilla Finland».

Pendelrörelsen till staden

Utmärkande för nutidens expanderande tätorter är, ett de drar till sig semipermanent arbetskraft från den omgivande landsbygden eller t.o.m. längre bort belägna områden. I det ifrågavarande snabba skedet av stadens utveckling uppträder ett så rikligt utbud av arbetstillfällen, att den inom staden bosatta arbetskraften inte förmår tillfredsställa efterfrågan och följden är, att staden sålunda kommer att utöva en stark dragningskraft på övriga områdens arbetskraftsreserver. Detta är fallet i all synnerhet i fråga om sådana områden, där mer eller mindre dold arbetslöshet de facto existerar, vilket som regel är fallet på landsbygden, där lantbrukets rationalisering och mekanisering frigör arbetskraft. Dels på grund av att det ifrågavarande överskjutande utbudet på arbetstillfällen ofta uppvisar betydande säsong- eller konjunkturfluktuationer, dels beroende på både ekonomiska och sociala faktorer, som förhindrar eller åtminstone fördröjer permanent överflyttning till staden, kommer arbetskraft att blott tillfälligt dras till tätorten. Härvid kan det endera vara fråga om s.k. säsongpendling eller dagpendling. Den senare formen av pendling har möjliggjorts av de modärna kommunikationernas utveckling, speciellt vägnätets utbyggnad och motortrafiken är de viktigaste förutsättningarna. Naturligtvis kan även andra omständigheter ge upphov till pendelrörelse, t.ex. skolgången, men denna sida av saken behandlas ej på grund av att lämpligt material för tillfället saknas.

Mariehamn karakteriseras både av säsong- och dagpendling. Över säsongpendlingen finns inga exakta uppgifter tillgängliga, men det är uppenbart, att en betydande sommarsäsongpendling av arbetskraft sker från Åbo-området. Denna arbetskraft utnyttjas i de kommunala byggnadsarbetena, särskilt gatuarbetena, men även den privata husbyggnadssektorn använder säkerligen mycket tillfällig arbetskraft hemmahörande i riket. Vissa somrar har det uppskattningsvis varit ett halvtannat hundratal personer som hört till denna kategori säsongpendlare. Då Mariehamn under sommarsäsongen invaderas av en stor turistström kräver både hotellrörelsen och handelsservicen en betydande ansvällning av arbets-

kraften. Denna typ av säsongarbetare rekryteras både från den åländska landsorten och riket, kanhända dock tillströmningen från riket är större absolut taget. Särskilt när det gäller den arbetskraft, som för sommarsäsongen kommer till Mariehamn från den åländska landsorten, i regel ungdomar, innebär denna vistelse i staden ofta det första steget i acklimatiseringsprocessen från rural till urban miljö. Staden erbjuder större möjligheter till kontakter och öppnar sålunda vägen för en permanent överflyttning hit eller kanske till Sverige. Vad säsongpendlingen från riket beträffar, är det skäl att framhålla, att övergången till permanent överflyttning i detta fall oftast har ett extra hinder i språkförhållandena, denna säsongpendlargrupp är till majoriteten finskspråkig och har självfallet större anpassningssvårigheter, när det gäller permanent migration till Mariehamn eller Åland över huvud. Som av det föregående framgick har dock en rätt betydande permanent migration under årens lopp dock skett. Också här kan naturligtvis den permanenta överflyttningen ha kommit i ett senare skede efter en periods säsongpendling.

Dagpendlingen är en företeelse som utvecklade sig först efter det andra världskriget och det verkar som om denna rörelse skulle ha haft sin topp i början av 1950-talet med en tydlig avmattning under de senaste åren. Denna utvecklingsgång är en följd av att byggnadsverksamheten till en början inte förmådde hålla jämna steg med expansionen av stadens merkantila verksamhet. Nu råder däremot ett bättre jämviktsläge och behovet av utomstående arbetskraft har till vissa delar minskat.

Folkräkningen 1950 gav material för en noggrannare uppskattning av denna dagpendling. Det framgick, att det på den åländska landsbygden fanns c:a 950 personer som hade sin bärgning i Mariehamn. Största delen av dessa var dock i sjöfartens tjänst (c:a 540 = 57%). Även av de övriga var en stor del sådana som strängt taget blott hade sin arbetsgivare i Mariehamn (fyr- och tullväsendet), men dock gavs det c:a 150 personer eller nära 15 % av alla dem med Mariehamn som »arbetsort», vilka arbetade i själva staden. Exakt hur stor del av dessa 150 personer som tillhörde gruppen dagpendlare är svårt att avgöra, men sannolikt motsvarade deras antal åtminstone 2/3, d.v.s. c:a 100 personer. Det är självfallet främst Fasta Åland som tillhör dagpendlingens sfär och särskilt kommer de centrala kommunerna ifråga. En uppfattning om denna företeelses regionala utbredning får man även ur bussarnas turlistor. De s.k. arbetarbussarna trafikerar Saltvik, Sund, Hammarland, Finström och Lemland. Tack vare den nya Hammarlandsvägen har den västra sidan av Fasta Åland dragits med i större utsträckning än tidigare. Särskilt i Saltvik och Sund fanns det vid tiden för 1950 års folkräkning flere byar, där den yrkesverksamma befolkningen till 10—15 % arbetade i Mariehamn, även Söderby och Norrby i Lemland tillhörde denna grupp. Tar man därtill hänsyn till de personer som sökt sin utkomst utanför Åland (speciellt sjömän och andra i Sverige) kommer man till att omkring 1/4 av den yrkesverksamma befolkningen bosatt på landsorten var i förvärvsarbete utanför sin hemkommun. Detta kan tolkas som ett uttryck för det åländska näringslivets be-

gränsade möjligheter att erbjuda tillräckligt med mångsidiga arbetsmöjligheter, dels för ålänningarnas starka ambition att nå en hög social och ekonomisk standard. De senaste tidernas snabba utveckling har ju dock fört situationen betydligt närmare ett harmoniskt jämviktsläge: näringsstrukturen har fortgående differentierats och arbetsmöjligheterna kvantitativt ökats, och samtidigt har på landsbygden en bättre anpassning till de nutida förutsättningarna för produktion och service även befolkningsgeografiskt åstadkommits.

Stadens näringsstruktur

I detta skede är det skäl att beröra Mariehamns näringsstruktur, eftersom detta är den primära basen för stadens fortbestånd och folkökningen. Mariehamns stadsfunktioner ligger på trenne plan. För det första är staden landskapet Ålands viktigaste centralort när det gäller service-näringar och administrationen, för det andra är den centrum för den distribution av tjänster och förnödenheter, som sammanhänger med den följande, vidare regionala sfären. Till detta andra plan kan sålunda räknas de interregionala kommunikationerna, turistindustrin och t.ex. det intensiva havsfisket med trålare. Slutligen ligger Mariehamns funktioner också på ett tredje, ännu vidare plan, den internationella sjöfartens område.

Utmärkande för de geografiska dragen i vår tids ekonomiska struktur är de s.k. centrerade eller nodala regionerna. Härmed avser man, att ett område funktionellt har en starkt centripetal anknytning till någon tätort. Vice versa är även tätorten beroende av de centrifugala funktionerna till influensområdets olika delar. Åland och Mariehamn utgör intet undantag, men här har centreringen till Mariehamn haft att övervinna vissa speciella hinder, vilka dels sammanhänga med arkipelagnaturen, dels med Mariehamns marginala läge.

Särskilt tidigare var skärgårdens anknytning t.ex. i merkantilt hänseende direkt till Mariehamn betydligt lösare och svagare än i våra dagar. Till en del berodde detta på att skärgården — och härvid kommer främst den öståländska skärgården i fråga — överhuvud hade en mycket svagare ekonomiskt produktion ännu några decennier tillbaka i tiden och vidare var denna produktion i mindre grad beroende av daglig avsättning och service. Till en del var det även fråga om band som knöt denna skärgård fastare samman med den åboländska än vad numera är fallet. Landskapet Ålands centrala administration har dock gjort det möjligt att utveckla ekonomiska band ända ut till den yttersta skärgården i öster och vilka band på ett avgörande sätt närmat dessa landsdelar Fasta Åland och alldeles särskilt Mariehamn. Härvid kommer i tankarna de interna kommunikationerna och utvecklingen av skärgårdens mjölkhushållning i en sådan riktning att den gjorts bärkraftigare genom centralmejeriets verksamhet, vilken är förlagd till Mariehamn. Om skärgårdsbefolkningen ock ej har tillfälle till dagliga shoppingturer till staden så har dock partihandeln koncentrerats till Mariehamn även för denna del av Åland. Praktiskt alla delar av Fasta Åland kan numera utnyttja

allmänna kommunikationsmedel, som erbjuda ca 8 timmars tur/returförbindelse med Mariehamn åtminstone ett par gånger i veckan. I Mariehamns yrkesstruktur utgör även handeln hela 15 % (1950) och därtill är en betydande del av dem som faller under grupperna industri och hantverk (16% 1950) samt offentlig verksamhet och fria yrken (24% 1950) beroende av landsortsbefolkningen som kundkrets.

Som en följdföreteelse av denna starka koncentrering av servicenäringarna till Mariehamn framstår den vidlyftiga utvecklingen av busskommunikationerna och den privata bilparken. I sistnämnda hänseende intager ju Åland den ledande ställningen inom riket. Mellan 12 och 15 bussrutter trafikeras dagligen och på flere av dem har man flere turer per dag, detta ger en trafikintensitet, som med beaktande av Mariehamns folkmängd är anmärkningsvärt hög.

Mariehamns funktioner på det interregionala planet är även av största betydelse. Som exempel nämndes turisttrafiken och »högsjöfisket». Turismen kommer på tredje plats bland landskapets viktigaste näringsgrenar efter sjöfarten och lantbruket. Möjligheterna att utnyttja det stora potentiella behov av semesterområden som har uppstått bland Stockholmsregionens befolkning, och vilket inte kan fyllas på närmaste håll i Sverige är en viktig tillgång och de senaste årens snabba utveckling på detta område visar att dessa möjligheter kan realiseras. Trots att eventuella nya trafikleder kan bjuda Mariehamn en viss konkurrens är det sannolikt att den största delen av turistströmmen allt fortfarande kommer att gå via staden. Under sommarens högsäsong är stadens folkmängd utökad med flere hundra turister, tidvis kan denna extra befolkning överstiga 1.000 personer. Den nuvarande situationen motsvarar sannolikt en rätt blygsam början, turistfrekvensen kan väl tänkas nå upp till ett par 100.000 per sommar.

I samband med den expanderande turisttrafiken har även de interregionala kommunikationerna förbättrats. Dessa nya förbindelser ha delvis Mariehamn som sin centralort och visar att staden har förmått erövra ny mark på detta ekonomiska plan.

Till det interregionala planet kan som sagt även hänföras trålfisket som utnyttjar större delen av Östersjön som aktionsområde. Fem av landskapets c:a 35 trålare var 1959 hemmahörande i Mariehamn, men i praktiken var en betydligt större del av den åländska trålarflottan stationerad i Mariehamn. Mariehamns möjligheter att hävda sig på detta område synas dock ej lika goda som fastlandshamnarnas med dessas bättre förbindelser med de stora konsumtionsområdena. En betydande tillgång är dock läget vid Östersjön och ifall oundgängliga serviceanläggningar kan skapas (isfabrik, fryseri) bör en fortsatt expansion av detta verksamhetsområde vara möjlig.

Förutsättningarna för industrier på Åland är rätt svaga. Av den agrara produktionens förädling är det mejerihushållningen, som till betydande del koncentrerats till Mariehamn, c:a hälften av landskapets mjölk förädlas här. Nyhamns järnmalm skulle ha kunnat tänkas ge upphov till en industri av interregional spännvidd, det ligger i framtidens sköte om denna tunga industri skall

få en ny och mera lovande start. Ytterligare kunde nämnas att den relativt sett betydande exporten av rundvirke från Åland är ett iögonenfallande drag. Ett bättre utnyttjande av landskapets egna skogsresurser skulle förutsätta någonslags förädling på egen botten, de ansatser som gjorts i denna riktning har tillsvidare inte burit frukt.

Mariehamns betydelse som vårt lands nästviktigaste rederiort berörs i sin helhet på annan plats i denna publikation här må det blott nämnas att i samfärdselns tjänst står hela 34 % av Mariehamns befolkning (1950) och att denna andel har därtill visat en uppåtgående tendens (1940 32%). Geografiskt är den omständigheten av vikt, att Ålands sjöfart ännu vid sekelskiftet var spridd i stort sett över hela landskapet, varemot denna näring numera nästan helt koncentrerats till Mariehamn. Mariehamns funktion som rederiort är dock inte frigjord från landsbygden, som tvärtom via kapitalinvesteringar och utbud av arbetskraft verksamt bidrar till utformningen av denna näringsgren i staden. Det är skäl att framhålla det märkliga i att Mariehamn och Åland, trots sina blygsamma resurser, förmått vinna sig ett verksamhetsfält på detta internationella plan.

Stadsbor med näringsfång utanför hemkommunen

För Åland över huvud taget är det karakteristiskt, att en betydande del av den yrkesverksamma befolkningen söker sin utkomst utanför hemkommunen. Som känt är det nuförtiden främst dels sjömännen, dels de som arbetar i Sverige som bildar denna kategori. Från folkräkningen 1950 står vissa uppgifter till buds, som belyser denna fråga. Vid denna tidpunkt fanns det sammanlagt 1.600 personer, som hade sin arbetsort utanför hemkommunen, av dessa arbetade 942 eller 58,9 % i Mariehamn (till denna grupp hörde egentligen de, som hade sin arbetsgivare i staden, en stor del av gruppen bildades av sjömän i Mariehamn-rederiernas tjänst). På Åland, men utanför sin hemkommun hade 65 personer (4,0%) sin arbetsort medan antalet personer som arbetade i Sverige (delvis i de svenska rederiernas tjänst) var 506 eller 31,6 %. I övriga delar av Finland arbetade 79 personer (4,9%), även dessa var till största delen sjömän och slutligen gavs det 10 personer med arbetsort i andra länder än Finland och Sverige (0,6%).

Av Mariehamns yrkesverksamma befolkning var likaledes en mycket stor del i arbete utanför hemkommunen, i det närmaste hälften. Härvid har då inräknats även de, som i rederiernas tjänst vistades utanför staden. För den gamla stadens område var drygt en fjärdedel i arbete utanför Mariehamn, men dock med en åländsk företagare som arbetsgivare medan åter en knapp fjärdedel tjänade utomåländska företagare. För Klinten var proportionerna ungefär de samma som för stadens gamla område, proportionen av dem, som arbetade utanför Åland (= åländska företag) rentav något större, medan åter den del av den yrkesverksamma befolkningen i Hindersböle (jämte Johannebo och Strandnäs) som arbetade utanför hemkommunen — även i detta fall ungefär hälften — till största

delen hade åländska företag som arbetsgivare och blott i ringa utsträckning arbetade utanför landskapet (proportionerna var 40/10%). Däremot framträdde Ytternäs med delvis andra förhållanden. Här var för det första en ännu större del verksam utanför hemkommunen (drygt 60%) och vidare hade de åländska arbetsgivarna en svag övervikt. Orsaken till dessa omständigheter ligger åtminstone delvis i att en betydande del av det åländska fartygsbefälet slagit sig ned i Ytternäs. Jämfört med den åländska landsbygden framträder för Mariehamn och dess förorter de åländska arbetsgivarnas andel i den utom hemkommunen yrkesverksamma befokningen mycket markant, blott på Eckerö i Storby och Kyrkoby rådde i stort sett liknande förhållanden, här var det dock mera lots- och fyrväsendet som stod som arbetsgivare för de utom hemkommunen arbetande.

Staden som genomgångsort för emigrationen

Redan de i föregående avsnitt berörda förhållandena över befolkningens arbetsort visar påtagligt den starka mobilitet som är utmärkande för både staden och landsbygdens innevånare. Detta är en omständighet som nästan fullständigt saknar sin motsvarighet i Åbolands skärgård. Den sammanhänger delvis med den utbredning och betydelse som sjömansyrket liksom även sysselsättningen vid lots-, fyr- och sjöbevakningsväsendet har för den åländska befolkningen. Den åländska rederinäringen är uppenbarligen redan av den storleksordningen, att dess arbetskraftsbehov knappt kan fyllas helt med landskapets egna resurser, må vara att konkurrensen från Sverige även gör sig starkt gällande på detta område. Dels sammanhänger mobiliteten med ålänningarnas starka strävan till en hög levandsstandard, en sak som finner sin grund i landskapets läge intill det högt utvecklade Sverige och i de livliga kontakter som de transoceana emigranterna förmedlar till sin hembygd.

Skillnaden mellan semipermanent och permanent emigration är diffus, till skalans början hör den mobilitet som hålls inom landskapets råmärken eller inom ramen för de åländska företagen, sedan följer sommar- eller vinter-säsongemigrationen och året runt-anställningen för familjeförsörjaren och slutligen den egentliga emigrationen av hela familjen, denna kan dock även vara mer eller mindre permanent. Hela frågan om migrationens permanens är av stort intresse, men numera nästan omöjlig att belysa på basen av officiellt tillgängligt statistiskt material. En specialundersökning på intervjubasis är den enda utvägen och en sådan har som känt utförts av Ida och Knut Pipping (1961).

Då Mariehamn är Ålands enda verkligt urbana centrum kommer stadens betydelse för emigrationen att vara stor. Särskilt tidigare utgjorde staden initialpunkten för de successiva emigrationsvågorna till Amerika. Mariehamn liksom även Fasta Ålands kärnbygder erhöll i regel tidigast kunskap om förhållandenas utveckling i de trakter som var målet för emigrationen och därefter skedde en

spridning av denna våg koncentriskt ut mot landskapets periferi. Detta är tydligt påvisbart från emigrationstopparna, vilka tidigast träffade detta centrala område och något försenade nådde de mera isolerade kommunerna. Delvis är det väl fråga om en direkt fördröjning av de emigrationsutlösande nyheterna, dels om ett större motstånd i den mera perifera miljön, som sålunda kräver en mera betydande ackumulation av de emigrationsstimulerande faktorerna än de centrala områdena. Det har även i olika sammanhang påvisats, att migrationen i regel sker i etapper. Koncentrationspunkten för migrationen inom Åland blir självfallet Mariehamn, men på samma gång kommer staden just därför även att ha betydande förluster åsamkade av det följande migrationssteget som för över till Sverige eller ännu längre bort belägna länder. De starkt förbättrade kommunikationerna västerut har i tidigare oanad grad gjort det möjligt att *småningom* vinna fotfäste i Sverige, särskilt gäller detta ungdomen, den del av befolkningen som i regel uppvisar den största mobiliteten, men som på samma gång är känslig för tids- och kostnadsavstånden i förhållande till hemorten.

Frågan om huruvida emigrationen bör eller kan stävjas ligger utom ramen för denna framställning. Mobiliteten inom vissa yngre åldersgrupper är att anse blott som ett gott fenomen, men för att detta inte skall resultera i permanent emigration bör det egna näringslivet liksom även andra förutsättningar för tillvaron fortgående utbyggas. Strävan borde således vara att såväl på rent reella grunder och genom att uppamma hembygdskänslan stimulera till en återemigration av sådan omfattning att den skulle helt täcka bortflyttningen.

Framtidsperspektiv

Staden Mariehamns utveckling återspeglar på ett dramatiskt sätt den kamp för en nyanpassning som har åtföljt det åländska skärgårdsområdets omvandling från ett mot degenerering eller åtminstone underutveckling tenderande självhushållningssystem till ett högt differentierat marknadshushållningssystem. Inom ramen för denna omvandling har Mariehamn blivit brännpunkten för det åländska näringslivet i en grad som under motsvarande förhållanden saknar sitt motstycke. Det är dock knappast fråga om en gränslöst fortlöpande process, fastmer är det sannolikt att en ny balans mellan stad och landsbygd småningom skall utkristallisera sig, för Fasta Ålands del börjar denna balans redan vara fullt skönjbar, medan skärgårdsområdena ännu har betydande anpassningsfaser att genomföra.

Jämsides med denna nyorientering av den interna ekonomin löper en omfördelning av befolkningen. Mariehamn har dock inte enbart blivit focus för landskapets egen befolkningsutveckling utan samtidigt porten mot de förlovade landen i väster både för den egna åländska befolkningen och de migrationsströmmar som har sina källor i de övriga delarna av speciellt det svenskspråkiga Finland.

Till dessa dock i stort sett lokala krafter, som givit bidrag till Mariehamns dynamiska utveckling sällar sig som en tredje jämbördig kraftkomponent stadens funktioner på det interregionala och internationella planet. Härigenom har sådana resurser kunnat dragas till staden, att expansionstakten avsevärt har stegrats, vilket samtidigt länt även landsbygden till fromma. Den framtida utvecklingen kommer uppenbarligen — såframt inte några alldeles nya och till sin storlekskategori oberäknade lokala resurser kan uppdagas och tagas i bruk — till väsentlig grad bero på möjligheterna att vidare utbygga denna verksamhet, vars aktionsfält ligger bortom den egna horisonten. Utsikterna för ett litet område och en begränsad befolkning att kunna hävda sig i dessa stora sammanhang ter sig skenbart föga hoppingivande. Dock hänger mycket — och i det långa loppet kanske mera — på kraften och originaliteten hos de enskilda initiativen och förmågan att bygga in de lokala strävandena i större samordnad insats. Sedda ur denna synvinkel är möjligheterna till fortsatt expansion för Mariehamn goda.

STYRELSE, JURISDIKTION OCH FÖRVALTNING

Av Axel Kuffschinoff

Allting är relativt här i världen. Det är också därför som Mariehamns stads utveckling under de gångna decennierna framstår så överväldigande för den, som på nära håll under en längre tid kunnat följa med densamma, ehuru staden fortfarande, objektivt sett och ur fjärmare perspektiv, kan verka liten och obetydlig. Men hålla vi i minnet, att staden har sitt ursprung i en anspråkslös tid och att allt därför till en början varit anspråkslöst och småskuret, och se vi dagens Mariehamn mot bakgrunden av det förgångna, kunna vi likväl oberoende av all kritik hävda, att det gångna seklets arbete, omtanke och möda skapat ett välordnat och trivsamt litet samhälle.

För att rätt kunna bedöma Mariehamn av i dag bör man vara medveten om och förstå dess förgångna. Då jag med hänsyn till det begränsade utrymme, som står till min disposition, ser mig tvungen att i görligaste mån undvika upprepningar av fakta, som kunna inhämtas ur lektorn Walter Sjöbloms Mariehamns stads historia 1861—1911, delarna I och II, är det i läsarens intresse att med ledning av nämnda arbete uppliva minnet av detaljerna och de spridda dragen i den helhetsbild av staden och dess utveckling, som han så livligt har tecknat. »Huru staden småningom med möda och ansträngning, men icke helt och hållet utan framgång, arbetat sig genom det första halvseklet av sin tillvaro, hurusom invånarantalet långsamt, men stadigt ökats och bebyggelsen i motsvarande grad fortgått, hurusom en ordnad stadsstyrelse efter hand vuxit upp, kommunikationerna förbättrats och näringslivet främjats, hurusom skolor inrättats och kulturen i sina olika former slagit rot och skjutit frodiga skott, allt detta har jag velat framställa» säger lektor Sjöblom. Och i allt väsentligt har han också lyckats.

Utgående ifrån att den ärade läsaren är väl informerad om förhållandena under det första halvseklet av stadens tillvaro skall jag försöka bygga vidare på den grund, som lagts i den tidigare historiken. Därvid är det närmast, så vitt fråga är om stadens styrelse, jurisdiktion och förvaltning, två reformer, som till sin betydelse och sina konsekvenser påkalla intresse, nämligen inrättandet i staden av magistrat och rådstuvurätt samt införandet av stadsstyrelse. Jag understryker »stadens», ty vid sidan av de utvecklingsskeden, som dessa reformer innebära, har inrättandet av länsstyrelse i landskapet Åland och tillkomsten av Ålands självstyrelse haft den allra största allmänna betydelse också för staden och dess utveckling. Som residensstad för länsstyrelsen och självstyrelseorganen har Mariehamn intagit en särställning bland landets småstäder.



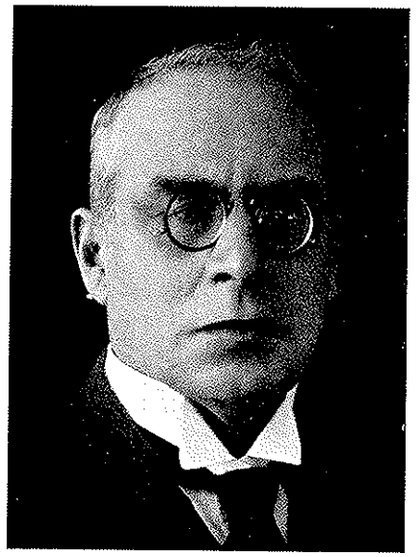
Stadsdelen Storängen från nordväst 1958; uppe till höger stadshuset.

Magistrat och rådstuvurätt

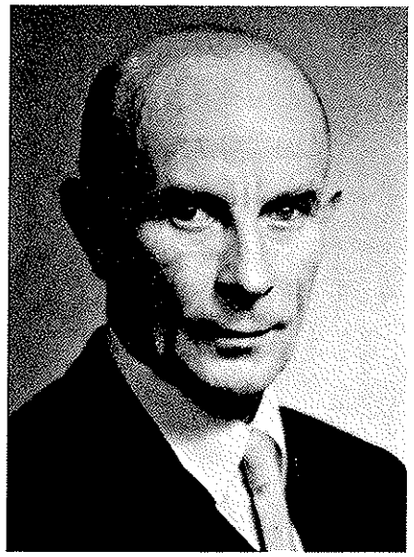
Den 1 juni 1927 betecknar slutet på ett och början på ett annat skede i Mariehamns utveckling. Nämnda dag utfärdades nämligen Högsta domstolens beslut på stadsfullmäktiges i staden framställning om inrättande av dessa ämbetsverk. Enligt beslutet trädde rådstuvurätten och magistraten i verksamhet den 1 januari 1928, dock att rättegångsmål och ärenden, som då voro anhängiga vid häradsrätten i Jomala och Lemlands socknars, Lumparlands kapells och Mariehamns stads tingslag, skulle slutföras av häradsrätten. Vidare förordnades, att rådstuvurätten och magistraten skola utgöras av en borgmästare såsom ordförande, tillika magistratssekreterare och notarius publicus, och två rådmän såsom ledamöter. Rådmansbefattningarna kunde besättas även med personer, som icke avlagt för domarämbetet föreskrivna kunskapsprov.

Genom förordning av den 5 augusti 1927 angående ordnandet av utsökningsmyndigheterna i Mariehamn stadgades, att i staden tillsvidare icke skulle tillsättas stadsfogde, utan landshövdingen i landskapet Åland vara överexekutor och magistraten utmätningsman.

Men så enkelt som omnämnandet av dessa torra fakta ger vid handen gick det givetvis inte att förverkliga tanken. Vägen var lång och törnbeströdd, och där ej mäktiga krafter sattes in för att bibehålla status quo, d.v.s. ordningsrätten som stadens styrelse och häradsrätten som dess domstol, äventyrades saken av



Carl Björkman.
Ordningsman 1917—1928.



Axel Kuffschinoff.
Borgmästare sedan 1928.

anmärkningsvärd njugghet vid anvisandet av medel för bestridande av de med ämbetsverken förenade kostnaderna.

Från Mariehamns stads historia, II, sid. 18—31, erinra vi oss att ordningsrätt infördes i staden genom kungörelse av den 20 augusti 1879, att dess första sammanträde hölls den 14 november 1879 och att kronolänsmannen Fr. Scheffer vid rådhusstämma den 20 oktober 1880 valdes till stadens första ordinarie ordningsman. Redan i detta sammanhang väcktes ånyo frågan om inrättande av rådstuvurätt och magistrat, men mötte motstånd av rådhusstämman. Sedan Scheffer avlidit den 5 maj 1883, blev frågan ånyo aktuell. »I anseende till stadens ringa tillgångar», fick den emellertid även för den gången förfalla, men lämnades icke alldeles därhän, ty 1891 kom den åter på tal. Möjligen berodde det till stor del av stadsbornas olika uppfattningar i denna fråga, att ordningsmanstjänsten efter Scheffers frånfälle icke blev ordinariter besatt, utan handhades av vikarier ända tills vicehäradshövdingen Carl Björkman, enhälligt vald, såsom enda sökande från 1917 års början tillträdde tjänsten.

Redan innan vicehäradshövdingen Björkman såsom ordinarie tillträdde ordningsmanstjänsten kom rådstuvurättsfrågan upp till behandling i stadsfullmäktige, vilka den 23 november 1916 tillsatte en kommitté för beredning av densamma. Kommittén avgav sitt betänkande den 28 mars 1917. Då det kan hava sitt intresse att taga del av kommitténs synpunkter, särskilt de ekonomiska synpunkterna, avtryckes betänkandet in extenso:

»Till Herrar Stadsfullmäktige i Mariehamns stad.

Sedan vi undertecknade av Herrar Stadsfullmäktige den 23 sistlidne november blivit utsedda att förbereda frågan om införande av rådstuvurätt och magistrat i denna stad, hava vi i anledning därav trenne gånger sammanträtt för att rådgöra i ärendet, och hava vi därvid enats om att avgiva följande utlåtande:

Genom införande av rådstuvurätt och magistrat i denna stad, som är den enda stad i landet, där rådstuvurätt och magistrat saknas, erhölle staden en domstol med egen jurisdiktion. Därigenom skulle först och främst större ordning i stadens förvaltning och snabbare rättsskipning vid förefallande behov åstadkommas. En egen domstol för staden vore självfallet även till stor nytta för affärslivet och rederirörelsen på orten. Vid behov kan inteckning fortare och oftare erhållas vid rådstuvurätt. Dessutom blir det möjligt att vid stadens egen domstol utsöka även sådan fordran, som grundar sig på vexel eller med andra ord att här behandla såkallade vexelmål, för vilka forum enligt § 81 i K. Vexelstadgan av den 29 mars 1858 är rådstuvurätt i stad. För en i vår stad bosatt gäldenär är för närvarande, såsom känt, laga domstol i vexelmål rådstuvurätten i Nystad. (Måhända även rådstuvurätten i Åbo stad.) Av särskild vikt är att ihågkomma, det forum jämlikt § 234 i Sjölagen av den 9 juni 1873 i sådana sjörättsmål, som angå haveri och försäkring, är rådstuvurätten, evad de i stad eller på landet förekomma. Mål av antydd beskaffenhet kunna alltså icke behandlas vid häradsrätt.

Även kan förefintligheten av rådstuvurätt direkt medföra inkomster för staden. Detta inträffar vid här skeende boupptecknings och arvskiften. Enligt Kgl. F:n av den 1 mars 1749 och den 10 december 1756, jämförda med K.F. av den 24 juli 1883, tillfaller stadens kassa en procent för bouppteckning och en halv procent för arvskifte, i vartdera fallet dock av behållningen i boet, efter personer, som icke tillhört frälse- eller prästeståndet.

I förbigående må nämnas, att, om rådstuvurätt vid tiden för konsulinnan Ada Mattssons frånfälle funnits, staden genom uppbärande av ovannämnda avgifter skulle hava bekommit inalles omkring 70.000 mark. Denna summa hade för ett flertal år betäckt utgifterna för hållande av rådstuvurätt och magistrat i denna stad.

En årlig utgift, som förfölle, ifall rådstuvurätt och magistrat här skulle införas, är tingsgästningen, som för år 1916 utgjorde 600 mk.

Utgiftsstaten, såvitt den berör denna fråga, hava vi tänkt oss på följande sätt:

Borgmästaren erhåller en årlig lön, stor	3.600: —
Rådmännen erhålla vardera en årlig lön, stor 300: — eller tillsammans	600: —
Stadsfogden erhåller, såsom förut, en årlig lön à	200: —
Summa Fmk	4.400: —
Beviljas fortfarande statsbidrag à 800: —, som ordningsmannen nu uppbär, avgå	800: —
Återstår Fmk	3.600: —

Ordningsrätten kostar nu staden:

Ordningsmannens lön per år	700: —
Bisittarnas arvoden per år tillsammans	120: —
Stadsfogdens lön per år	200: —
Summa Fmk	1.020: —
I och för jämförelse bör härtill läggas tingsgästningen	600: —
Summa Fmk	1.620: —

Skillnaden bleve alltså 1.980 mark under förutsättning, att statsbidraget även komme att utfås, annars kommer skillnaden att utgöra 2.780 mark, vilken merkostnad icke torde vara för stor för erhållande av ordnat rättsväsende på orten.

En sida av saken, vid vilken kanske de flesta huvudsakligen fästa sig, är förvisso den, huru genomförandet av nu föreliggande fråga komme att i ekonomiskt avseende ställa sig.

Därför må här framhållas en omständighet, som med avseende å utgiftsstaten är att beakta.

Såsom en var torde hava sig bekant, äger stadens ordningsrätt för närvarande icke något fastställt lönereglemente. Egentligen skulle det åligga staden, om blott det påyrkades, att med det första vidtaga åtgärder därhän, att lönefrågan bleve reglerad. Med all sannolikhet skulle utgiftsstaten för ordningsrätten bliva ungefär densamma som den stat, som föreslagits för en eventuell rådstuvurätt och magistrat. Ty, om bisittarsysslan anslås ledig att av hugade personer sökas, är en följd härav den, att sysslan åtföljande avlöning fastställes till ett skäligt belopp. Härtill kunde ju invändas, att staden å sin sida skulle tillse, att staten bleve så låg som möjligt. Men vid ansökan om fastställelse är det ingalunda omöjligt, att en för lågt tilltagen stat icke skulle godkännas å vederbörlig ort, ty, då ordningsrätten även har att tillvarataga rent statliga intressen, är det ju självfallet, att man å ort, som vederbör, även sörjer för, att ordningsrättens funktionärer erhålla skälig avlöning.

I beredningsutskottets utlåtande av den 10 juli 1914 säges det, synbarligen av missförstånd, att omkring 3.000 mark skulle utgå till anskaffande av nödiga avskrifter av vederbörande häradsrätts domböcker. En sådan utgiftspost anse vi ej alls behöva komma i fråga, ty den, som önskar avskrift av handlingar, tillkomna före rådstuvurättens införande, äger i sådant avseende vända sig till Ålands domsagas arkiv.

I samma utlåtande förekomma även andra oriktiga uppgifter, vilka här nu icke tarva rättelse.

Återkommande till avlöningsfrågan få vi meddela, det vi beräknat, att borgmästaren, som utom att han är rådstuvurättens och magistratens ordförande,

jämväl för protokoll och handhar på magistratssekreteraren och notarius publicus ankommande göromål, i sportler kommer att erhålla inalles 1.400 mark, vadan sålunda borgmästarens inkomster komme att utgöra sammanlagt 5.000 mark, vilken summa stadens borgmästare allra minst måste komma i åtnjutande av.

Förutom sin lön erhålla rådmännen vid handhavandet av sin syssla likaså biinkomster, ehuru dessa icke äro nämnvärda.

Stadsfogdens arvode, stort 200 mk, såsom det nu också är, synes väl lågt, men bör det dock anses vara tillräckligt, ty då denne besväras med något uppdrag, vilket för övrigt torde inträffa mera sällan, äger han oftast därför uppbära särskilda avgifter.

Stadsfogdesysslan kan, för den händelse borgmästaren icke önskar emottaga densamma, omhänderhavas av någon av rådmännen eller också av någon annan lämplig person.

Sedan nu lagliga förhållanden åter inträtt i vårt land, behöver man numera ej befara, att annan person, än den väljarna önskat, blir utnämnd till stadens borgmästare.

Av det ovananförda torde man alltså kunna inse, att vår stad genom införande av rådstuvurätt och magistrat komme att erhålla vissa fördelar, vilka i väsentlig mån uppvägde de relativt små merkostnader, som därmed vore förenade, i anseende vartill och då dessutom tidpunkten för denna frågas genomförande nu synes synnerligen lämplig, få vi vördsamt hemställa, det Herrar Stadsfullmäktige ville fatta beslut om införande av rådstuvurätt och magistrat i Mariehamns stad, räknat från den 1 januari 1918.

Mariehamn den 28 mars 1917.

Arthur Ekman.	Anders Öström.
Julius Sundblom.	Torsten Rothberg.»

Betänkandet förelades fullmäktige vid sammanträde den 4 april 1917, men föranledde då ingen åtgärd. Ärendet bordlades några gånger och föreföll att råka i glömska. Det rådde oro i landet. Andra uppgifter lågo stadsborna närmare om hjärtat och krävde sin tid. Möjligt är även, att penningvärdets fall inverkade på saken. Emellertid kom frågan upp ånyo, ty den 16 februari 1922 överlämnade stadsfullmäktige åt sitt beredningsutskott att inkomma med förslag till budget för rådstuvurätten och magistraten, då det år 1917 uppgjorda förslaget var föråldrat. Det kan ha sitt intresse att taga del även av detta förslag, som åskådliggör huru penningvärdet försämrats. Utskottets betänkande förelades fullmäktige vid sammanträdet den 2 mars 1922 och var av följande lydelse:

»STADSFULLMÄKTIGE
i
MARIEHAMN.
Mariehamn den 2 mars 1922.

N:o 8. Till Stadsfullmäktige
från Beredningsutskottet.

Sedan Fullmäktige vid sammanträde den 16 sistlidne februari åt utskottet överlämnat att till nästa sammanträde inkomma med förslag till stat för rådstuvurätt och magistrat i denna Mariehamns stad, får utskottet i sådant avseende vördsamt framhålla följande:

Den stat, som av 1917 års i ärendet tillsatta kommitté förelades Fullmäktige och som av dessa jemväl godkändes, upptog

för borgmästaren en lön av	Fmk	3.600: —	
» 2 rådmän à 300: —	»	600: —	
» 1 stadsfogde	»	200: —	Fmk 4.400: —

Skulle nu beträffande förenämnda löner tillämpas enahanda förhöjning, som på grund av rådande penningeförhållanden och dyrtid äger rum på näringslivets område, skulle beloppet böra ökas till det minst tiodubbla och sålunda staten för den i princip beslutna rådstuvurätten och magistraten sluta med ett belopp av 44.000 mark. Men då, såsom kändt är, på det intellektuella arbetets gebit i allmänhet icke samma stegring i löner kommit till tillämpning, som inom handtverket och industrierna, har som i regeln på detta område ägt rum, och härvidlag ytterligare trott sig böra föreslå ett uppdelande av de egentliga löneförmåner för borgmästaren i lön och arvode. Detta med hänsikt till gällande pensionsreglemente.

Utskottet tillåter sig sålunda föreslå följande stat:

Borgmästaren, lön	Fmk	8.000: —	
» arvode	»	4.000: —	
2 rådmän » à 800: —	»	1.600: —	Fmk 13.000: —

Härutöver skulle i dyrtidstillägg komma:

Borgmästaren	Fmk	18.000: —	
Rådmännen, envar 1.200: —	»	2.400: —	Fmk 20.400: —
varför sålunda hela staten f.n. skulle stiga till			Fmk 33.400: —

Härvid är att märka, att stadsfogdebefattningen tillsvidare skulle bortfalla och magistraten fungera såsom utmätningsman. Såsom synes, förestår en betydande förhöjning av de kostnader staden härintills fått för sin styrelse vidkännas. Men utskottet nödgas fästa Fullmäktiges uppmärksamhet vid det sakförhållande, att ordningsrätten härintills dragit utgifter, vilka ej stå i någon proportion

emot vad andra, mindre städer i detta avseende få vidkännas, och som uppenbarligen härrör sig av det faktum, att ordningsrättens nuvarande ordförande av orsaker, vilka ej äro för utskottet bekanta, åtnöjts med de löneförmåner, som staden skulle besluta sig för att fortsättningsvis behålla ordningsrätt, detta dock icke skulle komma att för staden betyda någon inbesparing, ty den krävande befattningen förutsätter sådana kvalifikationer hos sin innehavare, att de endast stå att finna hos personer med domarekompetens. Och för att erhålla en dylik person i spetsen för ordningsrätten, skulle staden tydligtvis nödgas i betydande mån höja de nu utgående löneförmånerna, vilka betydligt understiga de lägsta befattningshavarenas inom exempelvis landsstaten.

Härutöver anser sig utskottet böra erinra om den omständigheten att genom införandet av rådstuvurätt och magistrat även den från staden utgående tingsgästningen, vilken f.n. stiger till c. 4.000 mark, bortfölle, varigenom en motsvarande besparing för staden inträder.

På Beredningsutskottets vägnar:
Torsten Rothberg.
Carl Björkman.»

På grund av den föreliggande utredningen beslöto fullmäktige enhälligt att ingå till statsrådet med vederbörlig framställning, över vilken utlåtanden inbegärdes bl.a. av häradshövdingen i Ålands domsaga Carl Herman Edvard Borg. I sitt utlåtande av den 24 oktober 1922, ställt till Åbo Hovrätt, finner denne det påstådda behovet av rådstuvurätt i staden vara överdrivet med hänsyn till antalet förekommande mål och ärenden samt anför bl.a. följande:

»Då åtminstone icke jag kan inse och förutsätta att det kriminalpolitiska intresset hos Stadsfullmäktige och stadens innevånare vore så stort, att de för en snabbare handläggning af mål angående brott mot tull- och spritförfattningarna, fylleriförseelser, passlösa utrikesresor med mera, hvilka de handlagda aktoraten till öfvervägande del angått, åstundade att på stadens bekostnad få inrättad en särskild domstol, så kan jag af förenämnda tabell ej annat finna, än att de öfriga målens och ärendenas antal, så vidt de Mariehamns stad vidkomma, icke sedan 1907 ökats, utan kanske tvärtom blivit fåtaligare. Min egen erfarenhet under de något öfver tre år Ålands domsagas förvaltning varit mig ombetrodd öfverensstämmer i huvudsak så vidt sagda tid vidkommer med detta resultat och det, ehuru under de senaste åren och i detta nu fyra bankkontor och en sparbank i hög grad tagits i anspråk af stadsbornas af kristiden stegrade kreditbehof. Då härtill kommer att sådana sjörättsmål, hvilka Häradsrätten icke vore kompetent att handlägga, af skäl, som Landshöfdingen i landskapet Åland framhållit, icke heller förekommit och knappast i en öfverskådlig framtid torde kunna förekomma i staden samt då de flesta förekommande vexelmål till och med snabbare och bekvämare för de rättssökande vid landshöfdingeembetet, än vid den åstundade Rådstufvurätten, kunna anhängiggöras och slutföras, så nödgas jag betvivla

att de faktiska omständigheterna samt ett verkligt trängande och lifligt känt behof av en snabbare rättskipning och fullständigare domstolskompetens varit de verkande orsakerna till Stadsfullmäktiges ifrågavarande framställning. Visserligen vore en snabbare handläggning af lagfarts-, intecknings- och äktenskapsförords-ärenden samt inrättande af en domstol med full kompetens i vexel- och sjörättsmål en god sak, men i betraktande af Mariehamn stads ringa innevånare antal och i detta nu tynande affärslif knappast ett behof.

Sanna förhållande med och det verkande motivet till framställningen ifråga torde, om jag icke storligen misstager mig, vara att Mariehamn för det närvarande är den enda stad i landet, som är i afsaknad af Rådstuvurätt och Magistrat, det vill säga en ambitionsfråga. Jag är villig att erkänna att jag kan fullt uppskatta detta motiv, att det ingalunda är att ringakta samt att detta måste kännas vägande nog för representationen i landskapet Ålands enda stad och sätet för dess landshövding samt sjelfstyrande organ, helst då Rådstuvurätt och Magistrat blivit staden vid dess fundation utlovade och förverkligandet kan ske med icke synnerligen betydande pekuniära uppoffringar. Men ihågkommas måste att i förslag till reform af rättegångsväsendet såväl i eget land som i vårt vestra grannland, konungariket Sverige, utan att mig veterligen emot dessa delar af förslagen några inkast gjorts, upptagits att rättskipningen i städerna och den omgifvande landsort underlägges en gemensam domstol och städerna, med undantag af de allra största, förenas med landsbygden till en domsaga samt att förberörda reform ej mera kan uppskjutas till en alltför aflägsen framtid. Landskapet Åland, hvars totala befolkning, utrikes vistande deri inberäknade, jemlikt mig till hands varande 1918 års mantalslängder uppgick till 23.772 personer, kan under sådana förhållanden bilda endast en domsaga och underläggas en underrätts domvärjo och är staden Mariehamns rådstufvurätt, om en sådan då finnes där inrättad, dömd att indragas i likhet med hvad som då kommer att ske med rådstufvurätterna i landets öfriga småstäder. En fråga är nu om det är mödan lönt att för en tid af några, törhända högst ett tiotal år inrätta den af Stadsfullmäktige åstundade Rådstufvurätten och därefter återgå till det förra förhållandet borgmästare och rådmän på indragningsstat. En fråga, som jag tror mig här ofvan hava besvarat.»

Då häradshövdingen Borg i fortsättningen likväl förutsätter, att stadsfullmäktiges framställning kan komma att leda till önskat resultat, uppehåller han sig vid de ekonomiska verkningarna av ett bifall till densamma, särskilt vid de konsekvenser ett indragande av stadens andel i tingsgästningen kan tänkas medföra för honom personligen.

Med hänsyn till häradshövding Borgs inställning till frågan om tingsgästningen, vilken synes hava omfattats även av Åbo hovrätt och Justitieministeriet, samt då ersättning för tingsgästningen, ifall den efter rådstuvurättens inrättande komme att inbesparas, icke syntes kunna utgå ur allmänna medel, återremitterades ärendet av justitieministeriet den 22 februari 1923 till stadsfullmäktige för utlåtande om tingsgästningens utbetalande åt häradshövding Borg. Samtidigt

anmodades fullmäktige att taga under övervägande, huruvuda den för borgmästaren föreslagna avlöningen kunde anses vara tillfredsställande.

Den 5 december 1923 förevar ärendet till slutlig behandling i stadsfullmäktige, varvid fullmäktige ansågo att borgmästarens årslön kunde fastställas till 36.000 mark. Ifråga om tingsgästningen gjordes intet uttalande, enär denna enligt ett under beredning varande lagförslag skulle bortfalla från och med ingången av år 1925. Handlingarna insändes ånyo till statsrådet i tjänsteväg genom länsstyrelsen.

Hela året 1924 förgick och större delen av år 1925, utan att stadens myndigheter hörde något om framställningens öde. Farhågan att framställningen hamnat under gröna klädet visade sig dessbättre ogrundad. Det framgick nämligen omsider, att Justitieministeriet i skrivelse av den 14 november 1925 överstyrt handlingarna i ärendet för utlåtande till häradshövdingen i Ålands domsaga Johan Alexander Sjöblom, som efter häradshövdingen Borgs frånfälle den 24 oktober 1924 utnämnts till domhavande. I sitt utlåtande, som avgavs den 25 oktober 1926, avstyrkte han bifall till framställningen, enär »avskiljandet av Mariehamn stad till ett skilt jurisdiktionsområde med egen rådstuvurätt och magistrat icke var av behovet påkallat». I stort sett förenade han sig med Borg, tilläggande slutligen: »Dessutom synes frågan icke intressera den största delen av samhället, vilken förefaller att vara nöjd med förhållandena, sådana de för närvarande äro, och synes frukta för att reformen endast komme att medföra stegrade utskylder för stadens fåtaliga, i allmänhet redan ganska högt beskattade och till större delen mindre bemedlade invånare.»

Avlöningsförhållandena vid det föreslagna ämbetsverket, vilka kritiserats även av häradshövdingen Sjöblom, befanns slutligen utgöra det största och sista hindret för bifall till framställningen, och sedan fullmäktige genom beslut av den 25 april 1927 — givetvis efter omröstning — fastställt borgmästarens årslön till 42.000 mark, fattade Högsta domstolen förenämnda beslut av den 1 juni 1927. Ett nytt utvecklingsskede kunde börja.

Och det började. Ordningsrätten anslog tjänsterna lediga att ansökas. Till borgmästartjänsten sökte fem personer, nämligen vicehäradshövdingarna Carl Björkman, Jarl Lennartsson Renvall, Georg Rosenberg och Axel Kuffschinoff samt hovrättsauskultanten Ruben Kalm. Rådmanstjänsterna åter ansöktes av sjömanshusombudsmannen sjökaptenen Emanuel Erikson, direktören Axel Barck, bankkontorsföreståndaren, sjökaptenen Arthur Ekbom och förra folkskolläraren Karl Oskar Danielsson.

Då såväl vicehäradshövdingen Björkman som rådmannen Barck voro jäviga att förrätta valet, hade landshövdingen förordnat vicehäradshövdingen Torsten Rothberg att verkställa detsamma såsom ordförande samt stadsfiskalen Petter Anian Fredriksson såsom bisittare i ordningsrätten. Den tredje ledamoten, ordningsrättens bisittare häradsdomaren Johan Viktor Lindqvist fungerade såsom tredje man. Valet kungjordes till den 8 november och blev förövrigt den sista rådhusstämma i landet, som uppgjorde förslag till val av borgmästare. Enligt lagen den 19 november 1927 föreslås borgmästare numera av stadsfullmäktige.

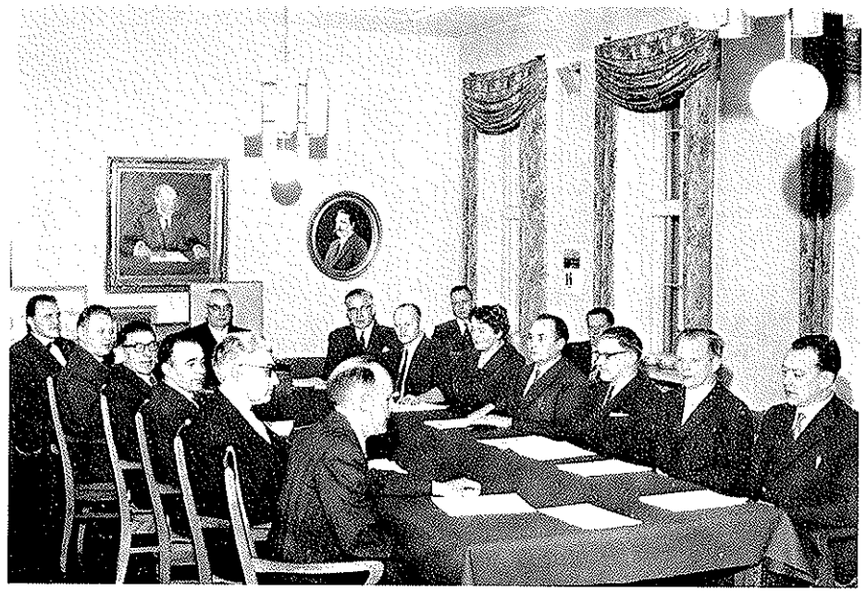


Rådstuvurätten; fr. v. stadsfiskalen Jan-Erik Lindfors, rådman Stig Lundqvist, borgmästare Axel Kuffschinoff och rådman Harry Lindfors.

Resultatet av detsamma utvisade för borgmästartjänsten, att vicehäradshövdingen Kuffschinoff erhållit 236 röster, vicehäradshövdingen Brynolf Kyrklund 142 och vicehäradshövdingen Sigurd Possen 125 röster. Närmast följde vicehäradhövdingen Björkman med 91 röster och hovrättsauskultanten Kalm med 49 röster. Strörröster tillföllo inalles 19 andra personer. För rådmanstjänsterna gav valet följande resultat: sjökaptenen Emanuel Erikson 297 röster, direktören Barck 267 röster, sjökaptenen Ekbom 71 röster och folkskolläraren Danielsson 3 röster.

Vid valet var man oförhindrad att rösta på personer, som alls icke sökt borgmästartjänsten. Vicehäradshövdingarna Kyrklund och Possen, vilka icke anmält sig som sökande, men vilka vardera önskade komma ifråga vid utnämningen, sände in sina meritförteckningar och handlingarna befordrades vidare, förslaget till borgmästarval till Högsta domstolen med Kuffschinoff, Kyrklund och Possen i nämnd ordning såsom uppställda på förslag, rådmansvalet till länsstyrelsen för fastställande av valet.

Över valet blev det besvär. Sjökaptenerna Arthur Ekbom, bankdirektörerna Bertel Lundqvist och Evald Montell, äldre lektorn Walter Sjöblom och sjökaptenen Johan Viktor Lindqvist ansågo, att den vid valet tillämpade röstlängden icke bort användas och anhöllo, att valet måtte upphävas, enär »laga förutsättning för änsagda val helt och hållet saknades.» I sitt utslag av den 20 mars 1928 ansåg landshövdingen, att det icke ankom på honom att pröva besvären, så vitt de angå borgmästarvalet, varför detta komme att underställas Högsta



Stadsfullmäktige i Mariehamn jubileumsåret. På ordf. Häggbloms högra sida Dahlman, Andersson, Arvidsson, Aspbäck, Backman, Berg; på v. s. Karlsson, Holmström, Dahlblom, Grönroos, Grönberg, Granskog och Danielsson. I fonden stadssekreteraren och stadsdirektören.

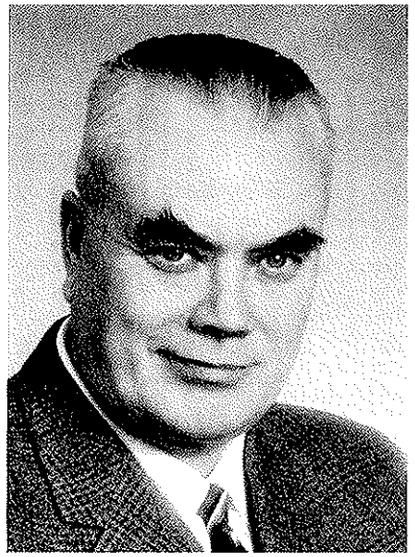
domstolen, medan magistraten anmodades att ifråga om rådmansvalet utsätta nytt sammanträde och »ånyo avkunna resultatet av ifrågavarande rådmansval och meddela laga anvisning till sökande av ändring däri.»

Ifråga om rådmansvalet blev det icke några vidare besvär, utan rådmännen kunde sköta sina tjänster från 1928 års ingång, till en början på förordnande. Vicehäradshövdingen Björkman erhöll hovrättens förordnande att sköta borgmästartjänsten, till dess den blir ordinariter besatt.

Den 6 juni 1928 utfärdades vicehäradshövdingen Kuffschinoffs fullmakt på tjänsten, som sedan midsommartiden 1928 handhafts av honom.

Stadsfullmäktige och stadsstyrelse

Emellertid hade lagen den 6 maj 1920 om självstyrelse för Åland trätt i kraft och självstyrelseorganen — Ålands landsting och Ålands lanskapsnämnd — hade inlett sin verksamhet, landskapsnämnden från den 1 augusti 1922. Enligt självstyrelselagen blevo de lagar, som gällde i riket vid lagens ikraftträdande, gällande även i landskapet Åland, medan ny lag, som rörde andra än de förhållanden, beträffande vilka republikens lagstiftande organ förbehållits uteslutande lagstiftningsrätt, skulle tillämpas först sedan landstinget antagit desamma. Ifråga om kommunallagarna tillkom landskapet lagstiftningsrätt, dock att grunderna



Anton Häggblom.
Stadsfullmäktiges ordf. sedan 1955.



Jacob Lundqvist.
Drätseldirektör 1920—1948.

för den kommunala rösträtten tillkom staten. På grund härav trädde rikets den 9 december 1927 antagna nya lag om ändring av kommunallagen för städerna icke i kraft i landskapet.

Därav kom det sig att magistraten i Mariehamn, som den 1 januari 1928 vidtog med sin verksamhet, kunde övertaga de uppgifter, som ifråga om kommunalförvaltningen handhafts av ordningsrätten, d.v.s. uppgiften att vara stadens styrelse och övervakare av de kommunala myndigheterna. Magistratens ställning i förvaltningssystemet ändrades icke heller genom landskapslagen den 15 december 1931 om kommunalförvaltning i Mariehamn. Sagda lag, som tillkom dels för att kodifiera bestämmelserna på det kommunala området, dels för att åvägabringa en efter ortsförhållandena betingad förbättring av ortens kommunala liv, upptog motsvarande stadganden ur 1873 års förordning, enligt vilka magistraten fortfarande skulle handhava överinseende över drätselkammarens, övriga nämnders och styrelsers samt kommunala förtroendemäns verkställighet och förvaltning. Lagförslaget uppgjordes i stadsfullmäktige. Då det passerade landskapsnämnden till landstinget, väcktes frågan om inrättande av stadsstyrelse i Mariehamn överhuvud icke. Rikets lag av 1927 hade varit i kraft redan ett antal år, varför erfarenheten från rikets mindre städer stått till buds och kunnat vara vägledande för fullmäktige. Ett steg i riktning mot stadsstyrelse togs likväl redan år 1931. Drätselkammarens ordförande erhöll ställning av tjänsteman och valdes icke mera såsom förtroendeman på vissa år.

Stadens nya kommunallag nödvändiggjorde även en ändring av reglementet för drätselkammaren, stadfäst av senatens ekonomiedepartement redan den 25

september 1878. Nyt reglemente fastställdes av landskapsnämnden den 1 december 1932 och anpassades efter den nya lagen. I allt väsentligt omhänderhade drätselkammaren fortfarande samma funktioner, som enligt det gamla reglementet, ehuru dess befogenheter i vissa avseenden ökades. De viktigaste ändringarna hänförde sig till sättet och ordningen för val av medlemmar i densamma. Ordförandens — drätseldirektörens — nya ställning av tjänsteman har berörts förut. Ledamöterna, av dem en viceordförande, utsågos för tre år åt gången, medan antalet ledamöter bibehölls vid tre, drätseldirektören inberäknad.

Stadens sista drätselkammarordförande och första drätseldirektör var sjökaptenen, vicekonsuln Jacob Lundqvist, som beklädde befattningarna 1920—1948 vilket sistnämnda år han avled.

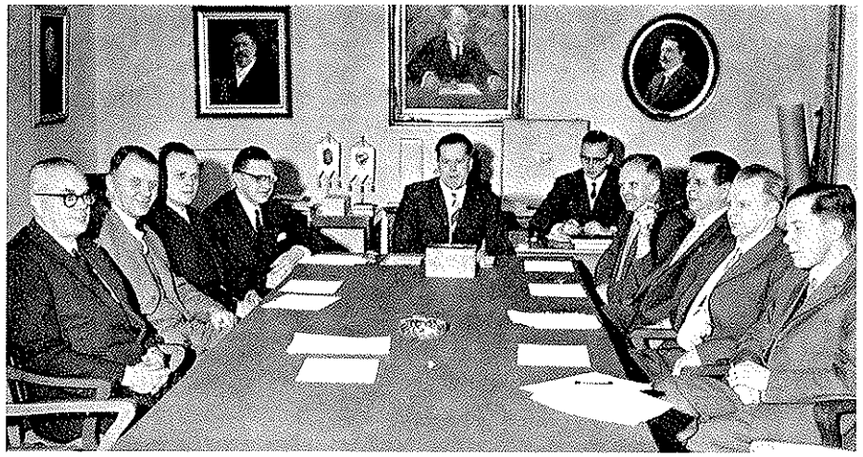
Emellertid ökades stadens förvaltningsuppgifter år för år. Det kommunala livet blev här som annorstädes mera komplicerat och en strävan att centralisera de rent ekonomiska uppgifterna till stadsfullmäktige och drätselkammaren började göra sig gällande. Med tiden kom magistratens ställning som stadens styrelse att framstå mera pro forma, så vitt det gällde verkställighet av fullmäktiges beslut, uppgörande av budgetförslag och dylikt. Magistraten hade sig även andra åligganden förelagda, som betingade dess avkoppling från dessa förvaltningsuppgifter. Då stadsfullmäktige upptog tanken att införa stadsstyrelse i Mariehamn, mötte förslaget icke något motstånd.

Under år 1947 uppgjordes i stadsfullmäktige ett förslag till ny landskapslag om kommunalförvaltning i Mariehamn, huvudsakligast i syfte att införa stadsstyrelse i staden. Förslaget, som förutom de ändringar, vilka föranleddes av bestämmelserna om införande av stadsstyrelse, även innehöll smärre andra ändringar av gällande lag, gick ut på kodifiering av samtliga stadganden rörande kommunalförvaltningeni staden. Det överlämnades den 10 januari 1948 till landskapsnämnden jämte ett betänkande av fullmäktiges arbetsutskott, vari bland annat säges:

»Enligt det nu framlagda lagförslaget skall stadsstyrelsen bestå av en för obestämd tid utsedd stadsdirektör såsom styrelsens ordförande ävensom av minst fyra för ett år i sänder valda ledamöter, vilka sistnämnda jämväl kunna vara fullmäktige. I stadsstyrelsens reglemente bestämmes sedan närmare om styrelsens sammansättning och verksamhet, om vem som skall vara stadsdirektörens ersättare, ifall någon biträdande stadsdirektör icke är utsedd, samt om de kompetensvillkor stadsdirektören bör uppfylla.

För att stadsstyrelsen skall kunna utöva behörigt inflytande på stadens förvaltning å olika områden, är det bestämt dels att stadsstyrelsen skall hava tillfälle att förberedelsevis handlägga alla ärenden, som komma under fullmäktiges avgörande, dels äro de av fullmäktige tillsatta nämnderna ställda under stadsstyrelsens inseende sålunda, att styrelsen kan vara genom någon av sina medlemmar företrädd i varje nämnd.

Den stadens magistrat för närvarande åliggande skyldigheten att övervaka lagligheten av stadsfullmäktiges verksamhet kommer nu att upphöra. Då det emellertid ej är skäl att helt och hållet avskaffa denna oberoende av besvär ver-



Stadsstyrelsen 1961. Fr.v. fullmäktigeordf. Häggblom, Fagerlund, Eriksson, Grönberg, stadsdirektören, stadssekreteraren, Selenius, Lundqvist, Granskog och stadsingeniören.

kande kontroll, har stadsstyrelsen, vars ordförande och ledamöter skola i sin verksamhet vara underkastade tjänsteansvar, skyldighet att vägra verkställighet av fullmäktiges beslut, som den finner lagstridigt. Därest fullmäktige och styrelsen icke kunna komma till enighet i saken, skall laglighetsfrågan överlämnas till länsstyrelsens avgörande.

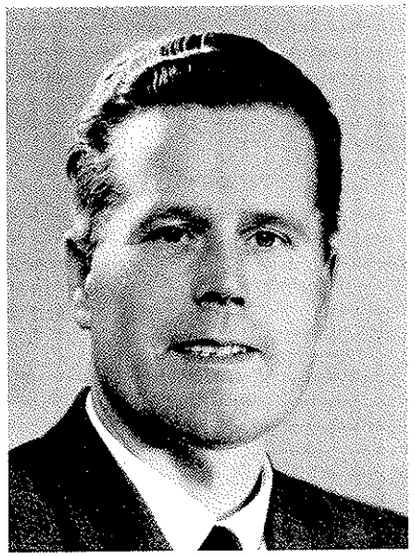
Stadsstyrelsens ställning såsom den ledande myndigheten inom kommunalförvaltningen samt en möjligast intim och elastisk samverkan mellan stadsfullmäktige och stadsstyrelsen förutsätta att de meningsriktningar, som göra sig gällande i fullmäktige, äro i stadsstyrelsen företrädda på ett möjligast kompetent sätt. Fördenskull är det i lagen förbehållet en och samma person möjlighet att vara ledamot i såväl stadsfullmäktige som stadsstyrelsen. Då stadsstyrelsen likväl i frågor rörande lagligheten av fullmäktiges beslut kan komma att företräda en annan ståndpunkt än fullmäktige, är förenämnda princip sålunda begränsad, att stadsdirektören icke kan vara stadsfullmäktig. Däremot kan medlem av magistraten samt densamma underlydande tjänstemän och betjänte vara valbara till fullmäktige, enär magistratens nuvarande skyldighet att kontrollera lagligheten av fullmäktiges beslut upphör genom den nya lagen.»

Landskapsnämnden befordrade lagförslaget till landstinget, som antog lagen den 4 mars 1948. Den 19 juni 1948 föredrogs lagen för Republikens President, som icke inlade sitt veto mot densamma, varefter den publicerades i Ålands författningssamling den 14 juli 1948. Lagen trädde omedelbart i kraft, men till dess stadsstyrelse blivit tillsatt, skulle i stadens kommunalförvaltning gällande landskapslag lända till efterrättelse.

Därmed var grunden lagd för en genomgripande och omfattande kommunal nydaningsverksamhet. Denna tog sig främst uttryck i nya reglementen och instruktioner, påkallade av den nya kommunallagen, nyinrättade tjänster och nya



Hugo Johansson.
Stadsdirektör 1949—1954.



Aron Häggblom.
Stadsdirektör sedan 1955.

ämbetsverk. Redan innan kommunallagen trätt i kraft, antogs instruktion för stadssekreteraren (18.12.1947). Det gamla drätselkammarreglementet ersattes dels med reglementet för stadsstyrelsen (16.9.1948), dels med ny instruktion för drätselkontoret (7.10.1948). Ny arbetsordning av permanent natur antogs för stadsfullmäktige (28.11.1948). Reformen förutsatte även en revisionsstadga (2.12.1948), instruktion för stadens inventeringsmän (2.12.1948) och ny räkenskapsstadga (27.1.1949).

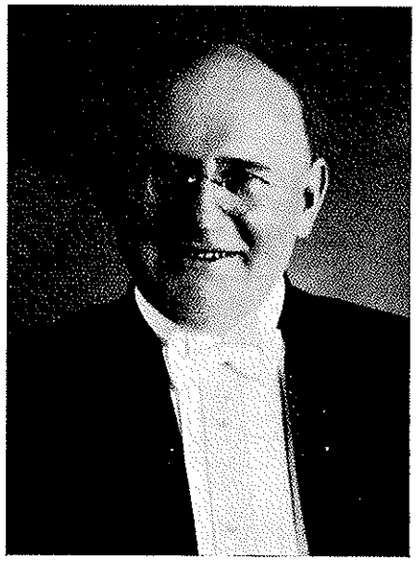
Bland nya ämbetsverk, som tillkommit, skall här nämnas vattenledningsverket (reglemente 29.3.1951) och byggnadskontoret (reglemente 26.2.1953).

Ny polisordning antogs den 28 april 1949 och fastställdes av landskapsnämnden den 30 augusti samma år. Ännu må nämnas tjänste- och pensionsstadgan av den 25 maj 1949 samt sjuk- och begravningshjälpsstadgan av den 27 september 1951.

Till stadens första stadsdirektör valdes fil.mag. Hugo Valdemar Johansson. Han kvarstod i tjänsten till utgången av år 1954, från vilken tidpunkt han kallats till Ålands lantråd. Han efterträddes av pol.mag. Gustav Aron Häggblom, som fortfarande innehar tjänsten.

Polisväsendet

Då självstyrelselagen av den 6 maj 1920 trädde i kraft, lydde polisväsendet i Mariehamn under rikets allmänna förvaltning. Polisinrättningen stod under



Petter Fredriksson
Poliskommissarie 1919—1939.



Gunnar Woivalin.
Polismästare 1939—1958.

chefskap av en poliskommissarie, som underlydde landshövdingen. Polisens sammansättning och polisinrättningens budget fastställdes av regeringen, medan staden författningsenligt bidrog med en tredjedel av kostnaderna till polisens underhåll och därjämte tillhandahöll polisen behövliga lokaler jämte inredning.

Av självstyrelselagen, § 9 jämförd med § 17, kunde utläsas att upprätthållandet av den allmänna ordningen och säkerheten såväl med hänsyn till lagstiftningen som förvaltningen blivit en landskapet Ålands angelägenhet, medan frågan om statens säkerhet var förbehållen rikets myndigheter. Vissa svårigheter, som här skola förbigås, yppade sig emellertid att sammanjämka statens och landskapets intressen ifråga om övertagandet av denna förvaltningsgren. Dessa svårigheter löstes omsider genom en överenskommelseförordning av den 27 maj 1932 — resultatet av en kompromiss — som gjorde det möjligt för landskapet att övertaga och utöva vissa förvaltningsuppgifter beträffande polisen.

Enligt förordningen utnämnes poliskommissarie i Mariehamn av landskapsnämnden i samråd med landshövdingen, medan överkonstaplar och konstaplar vid ordningspolisen antages av landskapsnämnden, sedan landshövdingen blivit hörd. På landskapsnämnden ankommer att bevilja avsked åt poliskommissarien och polisman vid ordningspolisen. Med stöd av denna förordning utfärdade landskapsnämnden den 26 oktober 1933 beslut, att poliskommissarien i Mariehamn skall benämnas polismästare, och den 16 januari 1934 utgav landskapsnämnden instruktion för polisinrättningen i Mariehamn.

Förordningen den 27 maj 1932 ersattes av en ny överenskommelseförordning av den 19 mars 1943, som införde ett antal kompletterande stadganden, men icke några väsentliga förändringar ifråga om polisen i Mariehamn.

För staden gäller nu den av stadsfullmäktige den 28 april 1949 antagna och av landskapsnämnden den 30 augusti 1949 fastställda polisordningen, som ersatte polisordningen av den 25 maj 1912, fastställd av guvernören i Åbo och Björneborgs län.

Polisstyrkans rekrytering och arbetsförhållandena vid polisinrättningen åskådliggör i sin mån den utveckling, som staden undergått under de senaste femtio åren. År 1911 bestod polisstyrkan av två konstaplar och två extra konstaplar. År 1918 påyrkades, sedan länsstyrelse inrättats i landskapet, anslag för en poliskommissarie, en överkonstapel, två konstaplar av högre lönegategori och två av lägre. I landskapets budgetförslag för år 1932, då landskapet övertog polisförvaltningen i Mariehamn, hade antalet konstaplar ökats med en extra konstapel. Vid ingången av år 1960 utgjordes polisstyrkan av en polismästare, två överkonstaplar, fem äldre konstaplar, sex yngre konstaplar samt 9 extra konstaplar, de sistnämnda anställda med hänsyn till turisttrafiken sommartid. Dessutom anställdes vid polisinrättningen en kanslist. Jämväl under tidigare år hade den ökade sommartrafiken nödvändiggjort anställande av någon eller några extra konstaplar.

Den förortsinkorporering, som genomfördes från den 1 januari 1961, samt turisttrafikens tillväxt föranledde ytterligare en omorganisation av polisinrättningen. Från ingången av år 1961 inrättades sålunda en poliskommissarietjänst samt tre äldre och en yngre poliskonstapelsbefattning, varjämte en yngre konstapel överfördes från Jomala distrikt till Mariehamn. Till polisinrättningens förfogande ställdes dessutom en polisbil. Allt detta befanns nödvändigt, då stadsområdet till arealen ökats med omkring 200 procent och befolkningens antal ökat med cirka 40 procent.

Beträffande polisinrättningens lokaliteter förr och nu hänvisas till avsnittet om stadens byggnader och ämbetslokaler.

Stadens förste poliskommissarie, sedermera även förste polismästare, var Petter Anian Fredriksson, som utnämndes till tjänsten den 17 juni 1919 och avgick från densamma den 1 juli 1939.

Stadens byggnader och ämbetslokaler

Alltsedan tillkomsten av den s.k. rådhusflygeln i societetshusbyggnaden — hade stadens myndigheter för sina sammankomster i huvudsak varit hänvisade till de utrymmen, som där stod till buds. Sålunda hade ordningsrätten sitt ämbetsrum i flygelbyggnadens nordöstra ända och där sammankommo även stadsfullmäktige. Vägg i vägg med nämnda rum i flygelbyggnadens sydöstra hörn fanns ett rum anvisat för poliskammaren, tillika tjänsterum såväl för poliskommissarien som dejourrum och — genomgångsrum till ordningsrättens ämbetsrum. Förbindelsen med poliskammaren var anordnad från norra ingångsdörren mot Torget genom tamburen till Rådhussalen — stadens festsal — och en smal gång. Polis-

häktet var inrymt i källarvåningen under förstnämnda tvenne rum. Någon direkt nedgång till finkorna fanns icke. Man måste från poliskammaren först söka sig ut till Torget, därefter runda rådhusflygelns norra sida och taga sig in på gårdssidan, där det fanns dörr mot öster, för att komma till polishäktet.

Drätselkontoret, fattigvårdsnämnden och hälsovårdsnämnden för att inte tala om mindre nämnder och enskilda funktionärer voro hänvisade till privata bostäder, merändels ordförandens bostad.

Tydligen fanns det inte möjligheter för staden att i seklets början ordna lokalfrågorna på annat sätt, och då staden den 16 oktober 1915 sålde societetshuset åt direktören Emanuel Johansson, från Åbo, ställde den in sig på att ännu tio år framåt sålunda komma till rätta. I köpebrevet gjordes nämligen följande förbehåll:

»2:o Under fem års tid räknat från den 1 augusti 1915 äger staden ensam rätt att utan erläggande av någon hyra fritt förfoga över societetshusets norra flygelbyggnad, inrymmande rådhussalen, ordningsrättens sessionsrum med förrum, tamburer, vindsuppgång och ingång ävensom ovanom dessa lokaliteter belägna vinds- och under desamma belägna källarvåning och innefattar denna dispositionsrätt jämväl befogenhet för staden att liksom härintills för nöjestillställningar uthyra rådhussalen och därför uppbära fastställd avgift samt att i rådhussalen bibehålla och använda den där befintliga scenen med rätt dock, att senast två veckor förrän föreställning å densamma gives, därom hos köparen anmäla;

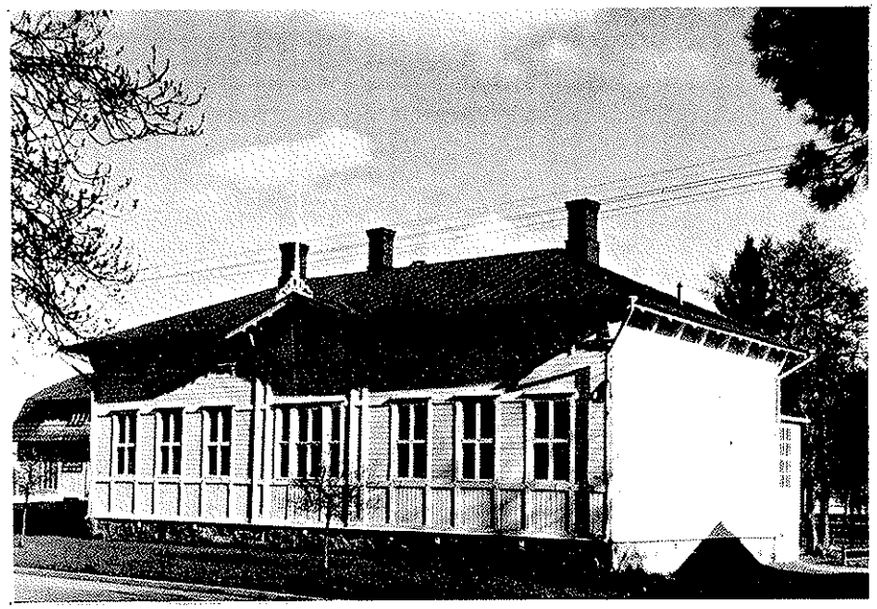
3:o Efter utgången av förenämnda hyresfria femårsperiod förbehålles staden rätten att av köparen eller societetshusets dåvarande ägare under ytterligare fem års tid, räknat från den 1 augusti 1920 till den 1 augusti 1925, arrendera samtliga uti föregående punkt omnämnda lokaliteter mot en årlig arrendeavgift, som icke överstiger tvåtusen (2.000) finska mark och enahanda befogenhet för staden, som under den hyresfria perioden stipulerats;

4:o Under de första fem åren äger staden bekosta nödiga mindre remonter i lokaliteterna, varemot underhållet av lokaliteterna under den senare femårsperioden åligger köparen;

5:o Skulle staden icke finna för sig fördelaktigt att till köparen erlägga erforderlig avgift för lokaliteternas uppvärmning medels centralvärmeledning, äger staden rätt att bibehålla i rummen de nuvarande kakelugnarna, vilkas underhåll i sådant fall dock åligger staden, och att disponera över ett vedlider, som hittills använts för rådhusflygelns vedupplag.»

Köpesumman för societetshuset 165.000 mark fonderades under namn av »Stadshusfonden». Den ökades planenligt, men undergick värdeförsämring genom inflationen efter första världskriget. Men blotta namnet höll tanken på ett blivande stadshus vid liv.

Under dessa förhållanden arbetade sålunda stadens myndigheter flera år, men ju närmare man kom den 1 augusti 1925, då stadens förhandsrätt till de förbehållna lokaliteterna utgick, desto angelägnare blev det för staden att se sig om efter andra tjänstelokaler. Penningvärdets fall under åren 1915—1925 lät för-



Gamla rådhuset vid Stora gatan.

moda, att hyran efter den 1 augusti 1925 skulle stiga avsevärt, synnerligast som staden hårdnackat under den sista femårsperioden vägrat gå med på varje hyresförhöjning. Behovet av ökade utrymmen för myndigheternas lokaliteter började också bliva så trängande, att staden måste finna på någon utväg ur svårigheterna.

En sådan stod även till buds. Efter underhandlingar med Finska statsverket om ägobyte mellan statsverket tillhöriga förra Elementarskolebyggnaden vid Södra Esplanadgatan och staden tillhöriga gården Torggatan 8 upprättades den 23 februari 1925 tvenne köpebrev, genom vilka staden dels köpte Elementarskolbyggnaden för 75.000 mark, dels sålde nämnda fastighet för 200.000 mark åt statsverket. I Elementarskolbyggnaden inrättades sessionssal för stadsfullmäktige, skilda ämbetsrum för ordningsrätten och drätselkammaren samt ett rum för stadens bibliotek, vilka kunde tagas i anspråk i augusti 1925. I den av statsverket inköpta gården, Torggatan 8, inreddes ett nytt postkontor. Det tidigare postkontoret var inrymt i gården Södra Esplanadgatan 4.

Efter överflyttningen till det nya rådhuset fick poliskammaren till sitt förfogande ordningsrättens förra ämbetsrum som poliskommissariens tjänsterum, medan polisinrättningen i övrigt arbetade som förut. Sammanträdesrum för nämnder ordnades vid behov i fullmäktiges nya sessionssal.

Genom den nya anordningen syntes frågan om ämbetslokaler i första hand rätt så väl löst. Anspråken voro ju inte så stora. Redan då inredningsarbetena i Elementarskolbyggnaden pågingo höjdes röster, som ansågo stadshusfrågan vara löst för långa tider framåt. Men utvecklingen gick vidare.

Den 14 oktober 1933 inlämnade Mariehamns Frivilliga Brandkår till fullmäktige en skrift, vari kåren anhöll om stadens medverkan för lösande av dess depot- och lokalfråga, »eventuellt i samband med uppförande av ett hus, i vilket staden kunde inrymma också andra för samhällets utveckling erforderliga lokaliteter.» Den 9 november 1933 nedsatte fullmäktige en kommitté för beredning av frågan. Denna avgav sitt betänkande den 10 april 1934. Kommittén ställde sig välvilligt till kårens förslag och framhöll bl.a. följande:

»Ehuru F.B.K. är en på frivillighetens väg bildad enskild sammanslutning, som icke för närvarande intager någon officiell plats i stadens brandväsende, har kåren genom oegennyttigt och målmedvetet arbete för samhällets bästa under årens lopp utvecklat sig därhän, att densamma i själva verket utgör samhällets kraftigaste skydd vid eldfara. Genom F.B.K:s verksamhet i samhället har staden inbesparats stora utgifter för det allmänna brandväsendet, som det författningsenligt åligger staden att upprätthålla, och i anledning därav är stadens allmänna brandkår icke på långt när så väl utrustad, att den ensam skulle kunna fylla de fordringar, som för närvarande böra ställas på ett modernt brandskyddsväsende. De årliga anslag, som staden tilldelat F.B.K., har kåren använt på ett för hela samhället nyttigt sätt.»

Vid kommittébehandlingen framgick, att staden icke kunde ställa till kårens förfogande några utrymmen, som varaktigt kunde tjäna kårens ändamål, och att kårens behov genom tjänligt nybygge därför borde tillgodoses. Dessa behov utreddes i kommittén som följer:

»Med avseende å den tillernade branddepoten och lokaliteterna i övrigt har från kårens sida under ärendets behandling i kommittén framhållits, att depotrummet bör hava en fri golvyta av 20×12 meter. Vidare behöver kåren ett verkstadsrum med en golvyta av 4×4 meter, ett materialrum med samma golvyta och en slangtrumma, som går genom hela byggnaden upp till fria luften, även den med en basyta av 4×4 meter. I anseende till att kåren, för den händelse den skall kunna förbinda sig att i enlighet med brandlagens fordringar övertaga stadens brandväsende, bör hållas i ständig alarmberedskap, bör bostad i samband med brandstationen beredas för tvenne rustmästare. Var och en av dem behöver ett rum och kök. Sedan rustmästare sålunda blivit anställda och installerade, kunna brandvaktstjänsterna indragas. Och slutligen har kåren uttalat önskvärdheten av ett samlingsrum, där styrelsemöten kunna hållas, handlingar förvaras och som tillika kunde tjäna såsom klubblokal för kårens medlemmar. Förenämnda ytmått utgöra kårens minimianspråk på lokaliteternas storlek.»

Såsom kåren i sin skrivelse framhållit, komme ett byggnadsföretag, som uteslutande hade till ändamål att fylla dess egna behov, att ställa sig förhållandevis dyrt såväl vad uppförandet som underhållet beträffar. Från ett hus av nämnda beskaffenhet kunde inga inkomster påräknas. I ingen händelse kunde kåren inom överskådlig framtid med egna krafter gå i land med företaget. Stadens medverkan på ett eller annat sätt var sålunda nödvändig. Kommittén tog därför fasta på kårens förslag om byggande av ett hus, som kunde betjäna såväl stadens som

kårens intressen. Äganderätten till detta hus borde förbehållas staden. I betänkandet framhålles:

»Fullföljande denna tankegång har kommittén tagit under övervägande, huruvida tidpunkten icke nu vore lämplig att vidtaga med byggandet av det stadshus, som i och med grundandet av den s.k. stadshusfonden måste anses vara en i princip besluten sak. Många omständigheter tala för att stadshusbygget nu bör förverkligas, icke minst F.B.K:s ovanberörda lokalbehov. Jämväl ur kostnadssynpunkt måste tidpunkten för ett byggnadsföretag anses lämplig.

Det nuvarande rådhuset, uti vilket magistraten och rådstuvurätten, drätselkammaren och biblioteket hava sina lokaliteter och i vilket jämväl stadsfullmäktiges sessionssal är inrymd, blir år för år allt mera trångbott. Uteslutet är att den nuvarande rådhusbyggnaden skall under en längre tid framåt fylla stadens behov av lokaliteter för sina ämbetsverk. I en snar framtid är staden tvungen att anskaffa annan lokal för biblioteket, ifall magistraten och rådstuvurätten samt drätselkammaren fortfarande skola kunna inrymmas i byggnaden. Stadens folkskola är även den i behov av ökat utrymme åtminstone för fortsättningsskolan, och måhända kommer staden att se sig nödsakad antingen att utbygga folkskolan, vilket dock svårligen låter sig göra, eller att för densamma anskaffa mera lokaler. För folkskolans framtida behov vore det nuvarande rådhuset lämpligast, men ifall detta skall upplåtas för folkskolan, måste alla de inrättningar, som nu äro inrymda i huset, beredas andra lokaler. Stadens polisinrättning är inrymd i en upphyrd, föga ändamålsenlig lokal och det nuvarande polishäktet kan väl sägas vara under all kritik, otjänligt och alldeles för litet. Fråga har även varit om inredande av ett eldfast arkivrum. Och slutligen må nämnas att staden för närvarande är i total avsaknad av en festsal, där medborgerliga fester värdigt kunna firas, större sammankomster äga rum och teaterföreställningar, konserter mm. hållas. Denna brist har så ofta påtalats icke blott man och man emellan utan även inför fullmäktiges protokoll, exempelvis i samband med det ofta återkommande spörsmålet om vinterbonande av badhusets festsal, att densamma nu endast torde behöva påpekas. Det är uppenbart att den kulturella utvecklingen i staden och landskapet lidit härav och kommer att lida än mera, ifall bristen icke snarligen fylles.

Såsom härav framgår, har staden all anledning att i tid börja tänka på tillgodoseende av de lokalbehov, vilka, ifall stadens utveckling fortsätter i gynnsam riktning, snart skola yppa sig och vilka redan till en del äro för handen. Även om staden för närvarande själv icke hade behov av allt det utrymme, som i ett blivande stadshus kommer att stå till buds, kan staden just nu räkna på att i Ålands landsting erhålla en god och säker hyresgäst.»

Kommittébetänkandet av den 10 april 1934 ledde till att stadsfullmäktige den 3 maj 1934 tillsatte en »stadshuskommitté», bestående av fullmäktigledamöterna Walfrid Eriksson och Georg Sundman, drätseldirektören Jacob Lundqvist och borgmästaren Axel Kuffschinoff, den sistnämnde ordförande i kommittén. Kommittén arbetade i samråd med byggmästaren Frithiof Lindholm såsom sakkunnig.

Landskapsnämnden intresserades för förslaget. Lokalbehoven utreddes och idéskisser införskaffades av olika arkitekter. Ärendet stöttes och blöttes i stadsfullmäktige under en tid av i det närmaste fem år, tills fullmäktige vid ett dramatiskt sammanträde den 17 maj 1938 efter omröstning med 11 mot 4 beslöt, att giva drätselkammaren i uppdrag att med byggmästaren Karl Bäckström, från Åbo, uppgöra entreprenadkontrakt för byggande av ett stadshus i Mariehamn på basen av hans entreprenadanbud, som slutade på mk 3.800.000: —.

Redan tidigare hade stadsfullmäktige godkänt av professorn Lars Sonck uppgjorda huvudritningar för stadshuset, som placerats överst på krönet av Öbergska backen och ifråga om offentliga byggnader i hela landet, åtminstone vad utsikten beträffar, torde intaga den allra främsta platsen.

Kontraktet med byggmästaren Bäckström uppgjordes omedelbart och redan i slutet av maj — början av juni dånade de första sprängskotten. Från stadens sida övervakades arbetet av en byggnadsnämnd med drätseldirektören Jacob Lundqvist såsom ordförande samt sjökaptenen Conrad Palmer, byggmästaren Frithiof Lindholm, sjökaptenen Carl Holmqvist och borgmästaren Axel Kuffschinoff såsom medlemmar, den sistnämnde även som sekreterare. Arbetet gick fort undan. Den 17 augusti 1938 lades grundstenen för stadshuset och bygget blev färdigt inom avtalad tid. I medlet av oktober 1939, då dystra orosmoln redan förmörkade horisonten, andra världskriget nyligen brutit ut och vinterkriget kastade sin slagskugga framför sig, flyttade ämbetsverken undan för undan in i sina nya lokaliteter. Beslutet om stadshusets byggande fattades sålunda i en för staden lycklig stund. Ännu några månaders uppskov och det hade varit rimligt, att staden under många långa år fått vara i avsaknad av stadshuset, som så väl fyllt sin uppgift icke blott såsom lokal för stadens och landskapets ämbetsverk, utan även som centrum för de kulturella strävandena inom staden och landskapet.

Ännu medan stadshuset projekterades i kommittéstadiet, räknade man med att stora delar av tredje våningen icke genast skulle inredas, utan först framdeles tagas i anspråk, då behov yppade sig. Emellertid visade det sig snart, att också tredje våningen måste utbyggas helt och hållet, för att alla anspråk skulle kunna tillgodoses. I stadshuset bereddes plats för följande lokaliteter:

stadsfullmäktiges sessionssal;

magistratens och rådstuvurättens sessionssal jämte kansli- och expeditionsrum, väntrum och advokatrum samt rum för förvaring av rannsakningsfångar;

rum för drätselkontoret;

rum för landstingets kansli och utskott;

landskapsstyrelsens ämbetslokaler;

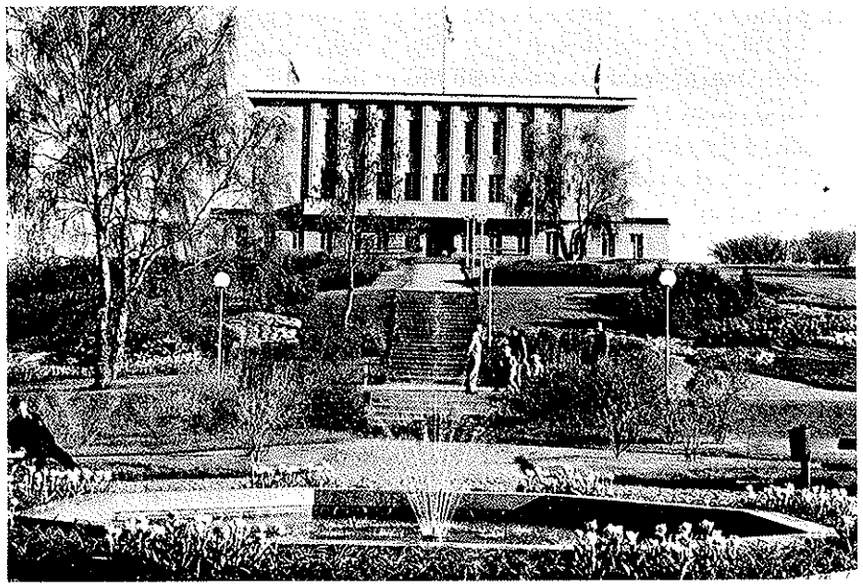
rum för polisinrättningen och polishäkten;

stadens allmänna bibliotek;

eldfasta arkivrum, skilt för allmänna handlingar och polisinrättningen;

festvåning med plats för c:a 450 personer, scenanordning, avklädningsrum och plats för rekvisita;

rymlig foyer med kök och nödiga handrum;



Stadshuset.

F.B.K:s depot och sällskapsrum; samt

två vaktmästarbostäder.

Landstinget har använt festsalen som sessionsrum. Under årens lopp har av förhållandena påkallad omdisponering av rummen vidtagits, men några tillbyggnader har tillsvidare icke verkställts.

Kostnaderna för stadshuset jämte möblerna till festsalen, foyern samt alla armatur uppgingo till något mera än mk 5.000.000: — .

I och med vattenledningens tillkomst uppfördes invid Dalkarby träsk under åren 1947—1949 en pumpstation, inrymmande, förutom reningsstationen med tillhörande maskinell utrustning, även bostad för pumpmästaren. Vattentorn inbyggdes till en början i det på Badhusberget uppförda utsiktstornet, men ersattes år 1957 med ett solitt vattentorn, vars takterrass sommartid utnyttjas som kafé.

Som lagerrum använde staden under många år disponibla lokaliteter i de gamla badhusbyggnaderna och stadens gamla branddepot. Emellertid nödvändiggjorde utvecklingen, att en garagebyggnad uppfördes för stadens automobil- och maskinpark. Denna uppfördes på 1950-talet intill stadsgränsen på norra sidan om idrottsplanen.

Såsom ovan redan antytts blev utrymmet i stadshuset småningom för litet. En lättnad åvägabringades genom att samtliga tekniska verk — byggnadskontoret, elektricitetsverket och vattenverket — år 1959 installerades i nya ämbetslokaler, som uppfördes i samband med nyssnämnda garagebyggnad med verkens olika avdelningar fast knutna till varandra.

Stadsområdet

De jordarealer, som överfördes till Mariehamns stad, då staden grundades — hemmanen N:ris 1—4 i Övernäs by — d.v.s. donationsjorden — utgjorde enligt anteckning i jordregistret av den 21 februari 1961 inalles 298,38 hektar. Därtill kommo vattenområden i stadens västra och östra hamnar. Enligt anteckning jordregistret av den 25 oktober 1898 består stadens vattenområden av Övernäs bys vattenområde samt av vatten, som enligt senatens utslag 15. 9. 1868 i expropriationsväg förvärvats från Möckelö och Ytternäs byar samt Prästgården kyrkoherdebol i Jomala kommun, ävensom vatten, som donerats till staden från Kastelholms kungsgård underlydande Svinö holme, inalles 493,53 hektar. Västra hamnens vattenområden fastställdes av häradsrätten genom godkännande av rågångs- och kartläggningsförrättning slutligt den 25. 10. 1898 och Östra hamnens den 11. 11. 1903. Arealerna uträknades vid utredningsförrättning år 1945, varvid västra hamnområdets areal fastställdes till 346,62 hektar och östra hamnområdets till 146,91 hektar.

Av den totala jordarealen har enligt stadens fundationsbrev undan för undan i samband med ändringar av stadsplanen och tomtmätningar från jordregistret överförts mark till stadens tomtregister och register över allmänna områden, inalles intill den 3 november 1938, då ny totalplan fastställdes för staden, 122,413 hektar. Den 2 oktober 1916 exproprierades 0,93 hektar för statsverkets behov till den trådlösa telegrafstationen på Lotsberget. Genom stadsplaneändringar och tillägg efter den 3 november 1938 fastställdes den 4 april 1960 den areal, som ytterligare skall avföras från jordregistret, till 29,794 hektar, utgörande nybildade tomter samt gatu-, park- och hamnområden i anslutning till dessa.

Vid föredragning i statsrådet den 17 mars 1960 förordnades på förslag av ministeriet för inrikesärendena, att från Jomala kommun den 1 januari 1961 i kommunalt, administrativt och judiciellt avseende skall överföras byar, lägenheter och lägenhetsdelar samt områden, som äro belägna mellan de nuvarande gränserna för Mariehamns stad och den nya stadsgränsen (FFS 155/1960). Inkorporeringsbeslutet torde tillföra stadsområdet i runt tal 786 hektar mark.

Samtidigt fastställdes vissa villkor angående ekonomisk och annan uppgörelse mellan Jomala kommun och Mariehamns stad i följd av inkorporeringsbeslutet. Ministeriets till länsstyrelsen i landskapet ställda skrivelse i saken är av sådant allmänt intresse, att en till stadens myndigheter överstyrd avskrift av densamma avtryckes på följande sida:

Avskrift. BD 41/4. 1960.
Ministeriet för inrikesärendena Ank. 21/3. 1960.
Helsingfors den 17 mars 1960. Till länsstyrelsen i Ålands län.
N:o 4128/K.

Hänvisning: L:s skrivelse N:o 797/28. 9. 57 och 213/16. 3. 59.

Ärende: överföring av byar, lägenheter, lägenhetsdelar och områden.

Statsrådet har vid i dag skedd föredragning beslutat, att i bifogade exemplar av statsrådets beslut upptagna byar, lägenheter, lägenhetsdelar och områden räknat från den 1 januari 1961 skola överföras från Jomala kommun i kommunalt, administrativt och judiciellt hänseende samt i punkt 1) uppräknade lägenheter även i kameralt hänseende till Mariehamns stad.

Tillika har statsrådet angående ekonomisk och annan uppgörelse mellan Jomala kommun och Mariehamn stad i följd av överföringen av områden beslutat följande:

1. av Jomala kommuns odelade egendom erhåller Mariehamns stad Morgonsol RN:o 1^{1}, Morgonsol RN:o 1^{80}, Södersol RN:o 1^{80} och Skoltomt RN:o 4^{47} benämnda skollägenheter på det övergående området med byggnader och all lösegendom jämte tillgångar och skulder.

Lärarna vid de inom inkorporeringsområdet belägna skolorna bevara sin rätt till sina tjänster även efter det inkorporeringen verkställts.

Vad ovan anförts, får ministeriet för inrikesärendena härmed i enlighet med statsrådets beslut meddela länsstyrelsen till kännedom samt för vederbörande kommuners och övriga vederbörandes delgivande samt uppmanar länsstyrelsen att skrida till de åtgärder, vilka nämnas i 34 § lagen den 19 maj 1925 om ändring av kommunal indelning ävensom att vidtaga åtgärder för ombildning av de i punkterna 2) av beslutet nämnda lägenhetsdelar till självständiga lägenheter, varom statsrådet i samband med förenämnda beslut jämväl förordnat, och att i sinom tid framställa förslag om de sålunda bildade lägenheternas överföring i kameralt hänseende till Mariehamn stad.

Statsrådets ifrågavarande beslut, varav ett exemplar bifogas, publiceras de närmaste dagarna i Finlands författningssamling.

Minister Eemil Luukka.

T.f. regeringsråd:

N:o 873/131 ADSM. 1955. E. Jänne.

Avskriftens riktighet bestyrker: Mariehamn, å landskansliet, den 21 mars 1960.

Ruben Kalm

Inkorporationsbeslutet är resultatet av en framställning, som ett antal inbyggare i Jomala kommun riktat till statsrådet. Framställningen mötte givetvis motstånd inom Jomala kommuns fullmäktige och omfattades icke heller enhälligt av stadsfullmäktige i Mariehamn. Allmänna synpunkter, måhända främst sanitära, ha talat för dess godkännande. Tillsvidare (år 1960) har kommunerna icke haft annan känning av den förestående inkorporeringen än att de delar av Jomala kommun, som den 1 januari 1961 skola anslutas till Mariehamn, deltagit i stadsfullmäktigevalet den 3 september 1960 för inkommande treårsperiod 1961—1963. Detta på grund av stadgandet i § 17 i lagen den 19 maj 1925 om ändring av kommunal indelning.

Emellertid har Mariehamns stad att vid jubileumsårets ingång önska de nya medborgarna hjärtligt välkomna och uttala förhoppningen, att allt med gemensamma krafter skall kunna utvecklas till det bästa.

Stadsplaner jämte ändringar och tillägg

Den 17 juli 1860 fastställdes den första stadsplanen för Mariehamn. Stadsplanen medförde omedelbara bekymmer för de blivande stadsborna på grund av stadgandet i grundläggningsbrevets § 4, enligt vilket enskilda tomter skola av ägarna inom vissa år bebyggas med stenhus. Undantag var medgivet för tomterna vid Parkgatan — förutom de två nordligaste — och Bergsgatan, nuvarande Öhbergsvägen, där även hus av trä och resvirke kunde uppföras. Samma paragraf i grundläggningsbrevet innehöll även förbud mot styckning eller klyvning av tomt. Bebyggelsen ville därför icke komma igång. År 1863 meddelade senaten likväl på framställning tillåtelse, att hela Mariehamn tillsvidare finge bebyggas med trähus. Detta stimulerade byggnadsverksamheten. (Närmare W. Sjöblom, MSH I sid. 89 och framåt.)

Den 21 januari 1871 fastställdes förändring av tomtindelningen för hela stadsområdet. Förändringen avsåg bildandet av tomter, lämpliga för trähusbebyggelse, och påbjöd inrättande av brandgator mellan tomterna inom kvarteren. Esplanader, torg och gator utpålades i enlighet med denna stadsplan. Den omfattade de gamla stadsdelarna A, B, C och D med inalles 108 tomter. Med avseende å gatornas namn och riktning, torgens och planteringarnas namn och läge samt platser för offentliga byggnader följer stadsplanen i väsentliga stycken den ursprungliga stadsplanen. Bebyggelsen tog nu fart, och år 1911 voro endast 8 av nämnda tomter obebyggda.

Tomterna i de gamla stadsdelarna A—D voro, med undantag för tomterna i kvarteret VIII vid Parkgatan, i allmänhet till arealen något över 2,400 kvadratmeter, i vissa fall över 2,700 kvadratmeter. Bebyggelsen kom därför att spridas över stora områden. Detta medförde dryga kostnader för staden att draga gator,

avlopp och ledningar till tomterna, vilka, såsom redan nämndes, dessutom inom kvarteren åtskiljdes av brandgator, mätande i bredd i allmänhet något över 14 meter. Emellertid kvarstod donationsbrevets förbud mot styckning eller klyvning av tomterna. I längden kunde denna spridda bebyggelse icke upprätthållas, särskilt som staden själv övertagit ansvaret och kostnaderna för anläggningen av gatorna. Stadsborna begynte därför, utan hänsyn till förbudet, att för bebyggelse överlåta kvotdelar av sina tomter, till läget angivna med väderstreck. Sålunda kunde en något tätare bebyggelse åstadkommas. I samband med uppgörandet av förslag till ny stadsplan, stadfäst av ministeriet för inrikesärendena den 23 november 1926, utverkades emellertid delning av ett stort antal tomter, varigenom de olägenheter, som härledde sig av lagens stadganden om viderboendes lösningsrätt, kunde elimineras.

I samband med stadsplanen av den 23 november 1926 bildades kvarteren VII, VIII, IX och X i stadsdelen C (kvarteren mellan Nygatan och Köpmansgatan), kvarteret XI i samma stadsdel (societetshustomten) samt kvarteren VII och VIII i stadsdelen A (belägna mellan Havsgatan och Hamngatan). Tomtplats anvisades samtidigt för stadens kyrka. Brandgator anlades icke mera.

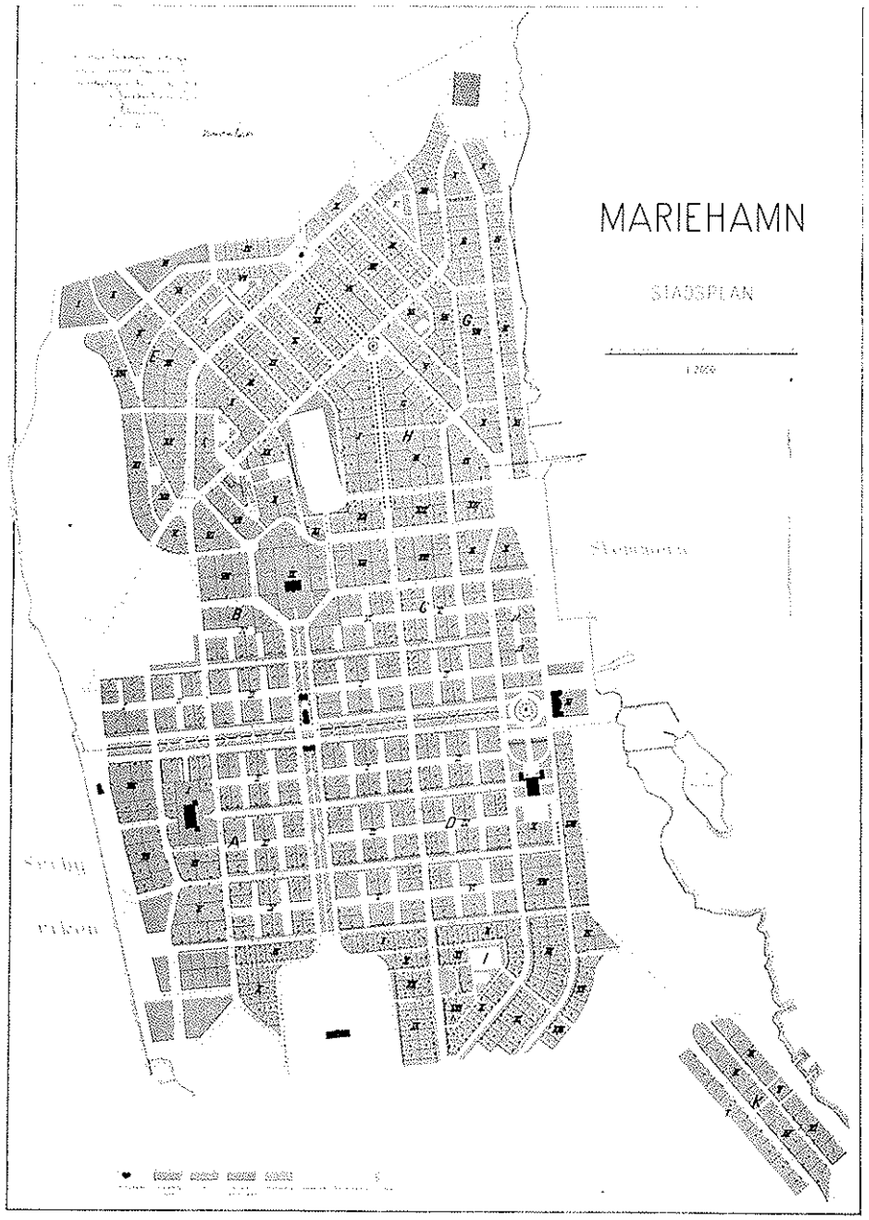
Dessa tomter voro mindre till arealen än stadens tidigare tomter, men dock så stora, att klyvning i vissa fall kunde tillåtas för främjande av bebyggelsen.

Genom det tomttillskott, som sålunda tillfördes staden, kunde tomthungern till en början tillgodoses. Men redan den 12 maj 1932 fastställdes — numera av landskapsnämnden — tillägg till 1926 års stadsplan, varigenom bildades kvarteren XII, XIII och XIV i stadsdelen C (kvarteren mellan Köpmans- och Styrmansgatorna.)

Då efterfrågan på tomter alltjämt stegrades genom den ökade inflyttningen till staden, gingo stadsfullmäktige i författning om utarbetande av ytterligare tillägg till stadsplanen, som lades över stora områden norr och söder om den tidigare bebyggelsen. Denna stadsplan, som beräknades komma att fylla stadens behov för långa tider framåt, fastställdes den 3 november 1938. Därigenom tillkomma IX kvarteret i stadsdelen A, hela stadsdelen I (söder om Skillnadsgatan) samt stadsdelarna E, G och H (norrom Styrmansgatan). Stadsplan lades även över ängsmarken söderom Tullarns äng — stadsdelen K — det nuvarande campingområdet, där tomterna likväl icke upplåtits för bebyggelse.

Dessa stadsplaner åtföljdes icke av stadsplanebestämmelser, utan bebyggelsen på tomterna reglerades endast av stadgandena i de för tiden gällande byggnadsordningarna. Rikets stadsplanelag av år 1932 gällde icke inom landskapet. För vissa tomter i stadsdelen I, belägna intill gränder, fastställdes dock byggnadslinjer i samband med försäljningen av tomterna.

Andra världskriget och landets egna krig lamslog likväl den bebyggelse, som nu kunde emotses. Emellertid såldes talrika tomter, av vilka de flesta likväl icke kunde bebyggas till följd av restriktionerna under krigen och tiden närmast därefter. År 1950, sedan restriktionerna i stort sett upphävts, satte byggnads-



Stadsplanen 3. 11. 1938.



Fågeldammen vid Lilla holmen.

verksamhet likväl igång, med påföljd att nämnda år 375 bebyggda och bebodda tomter funnos inom stadsområdet.

Under åren närmast efter landets andra krig blev stadsplanen föremål för många ändringar och tillägg. Bland dessa må nämnas stadsplanetillägget av den 14 juni 1950. Därigenom utlades nya kvarter i stadsdelen I med tomter, som staden upplät med tomtlegorätt på vissa år för egnahemsbebyggelse. Vidare stadsplanetillägget av den 20 oktober 1954, som till stora delar omreglerade den framtida bebyggelsen i den norra delen av staden. Genom sistnämnda tillägg lades byggnadskvarter bl.a. över skogsområdena i Badhusparken. Antalet bebyggda tomter vid ingången av år 1960 var 628 inom det stadsplanelagda området.

Den 23 januari 1957 fastställde landskapsstyrelsen ny stadsplan för hela stadsområdet. I denna stadsplan upptogs alla de tillägg, som blivit gjorda de senaste åren, medan de gamla stadsdelarna inritades oförändrade, dock sålunda, att brandgatorna, vilka staden till största delen sålt åt ägarna av invidliggande tomter, hänfördes till respektive tomter och att de klyvningar och styckningar, som motiverades av överlåtelse av tomtdelar och kunde utföras i samband med stadsplaneändringen, därvid observerades. Uppmätningen av tomterna i de äldre stadsdelarna är ännu icke slutförd i enlighet med nämnda stadsplan.

I samband med stadsplanen den 23 januari 1957 ändrades stadsdelarnas namn som följer:

Stadsdelen A — Främmanberg
» B — Dalberg
» C — Storängen
» D — Kvarnberg
» E — Rossen
» H — Vreten
» G — Nyängen
» I — Sveden
» K — Storgärdan

Stadsdelen F, obebyggd, hänfördes dels till Dalbergs dels till Vreten.

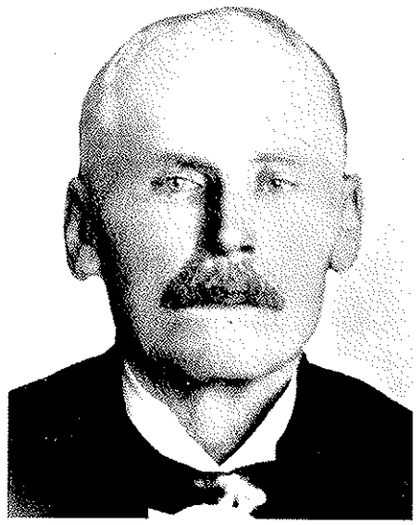
Den 22 december 1959 utfärdades landskapslag om reglering av byggnadsverksamheten. Med stöd av denna landskapslag fattade stadsfullmäktige den 10 mars 1960 ett generellt beslut, att stadsplanen skall ändras för de delar av stadens stadsplanelagda område, som tidigare icke reglerats genom stadsplanebestämmelser i den mening nämnda landskapslag avser, d.v.s. för de gamla stadsdelarna. Samtidigt beslöt fullmäktige om införande av sådant allmänt byggnadsförbud för de reglering underkastade delarna av staden, att magistratens befogenhet att bevilja byggnadslov inskränktes till nybyggnad, som icke medför framtida olägenhet för den förestående regleringen, eller byggnadslovet icke strider mot byggnadslagen eller dess under utarbetning varande verkställighetsförordning. Den gällande byggnadsordningen av den 26 februari 1941 skulle tillämpas, där den icke strider mot sagda författningar.

Genom byggnadsförbudet inträdde ett synnerligen labilt förhållande i byggnadsverksamheten. Osäkert är, huru länge detta skall bestå, ty vid ingången av år 1962 har verkställighetsförordningen ännu icke utfärdats, än mindre ny byggnadsordning för staden. Byggnadsverksamheten har dock ej helt avstannat — tvärtom är rätt stora byggen under uppförande — ty magistraten har i samråd med den av staden tillsatta byggnadsinspektionen sökt göra det bästa av situationen.

STADENS EKONOMI

Av Klas Eklund

Livet i Mariehamn under åren från 1910 fram till första världskrigets utbrott, ja ända fram till den tid då den ryska revolutionens dyningar nådde Åland kännetecknas i de flesta avseenden av ett lugnt framåtskridande. Innevånarantalet i staden höll sig med små variationer omkring 1.200 personer, som här fann en tryggad utkomst. Tiden utmärks ju icke heller av några stora sociala omvälvningar. Nämnda förhållanden satte sin prägel även på stadens ekonomi, som i alla avseenden var stabil. Utgifterna rörde sig vid denna tid kring 100.000 mark i året och stadens styrande var ytterst angelägna om att hålla dem på denna nivå. Alla större kapitalutgifter ville man därför undvika. År 1911 var sålunda Westergårds skattehemman i Ytternäs till salu för 50.000 mark. Hemmanet omfattade 40 tunnland jord under plog och omkring 8 tunnland öppen jord. Där skördades i medeltal omkring 100 lass hö årligen. Av priset skulle hälften erläggas kontant, återstoden efter 1 år med 5 % ränta. Drätselkammaren förordade inköp av hemmanet och framhöll att stadens strävan borde vara att söka förvärva hela Ytternäs bys marker. Detta tillfälle borde därför av staden beaktas, ty den tid torde komma då sagda bys jord bliver för staden oundgängligen nödvändig, och då kunna säljarna ännu mera än nu är fallet diktera köpesumman och villkoren, framhölls ytterligare. Fullmäktige hänsköt frågan för vidare utredning till beredningsutskottet, som lät värdera hemmanet. I ett långt och detaljrikt utlåtande avböjdes inköpet. Utredningen slutar sålunda: »På grund av det ovan framförda och då utskottets ledamöter hava fullt klart för sig att ehuru lägenheten i framtiden nog kommer att betinga ett vida högre pris än för närvarande, denna omständighet dock icke kan anses utgöra något vägande skäl för inköpet, enär ränta å nu fordrade 50.000 mark för t.ex. femtio år sammanlagt med detta kapital helt säkert kommer att överskjuta det pris som efter förloppet av dessa femtio år rimligtvis kunde begäras.» Förslaget förkastades också i fullmäktige med rösterna 7—5. Men det förefaller som om man dock rätt snart skulle ha insett vilket misstag, som härvidlag gjordes, ty när år 1914 frågan om att inköpa parcellerna Trouville på Möckelö blev aktuell var inställningen helt annan. Visserligen höjdes även nu röster mot detta köp, men efter långa och sega förhandlingar om priset kunde avtalet slutligen undertecknas. Köpeskillingen var 23.000 mark 65 penni. Och man konstaterade med viss tillfredsställelse att detta inköp utan tvivel även skulle komma att verka befrämjande för den för stadens befolkning i många avseenden så betydelsefulla badhusrörelsen och sålunda bliva utvecklingen i staden överhuvud till båtnad.

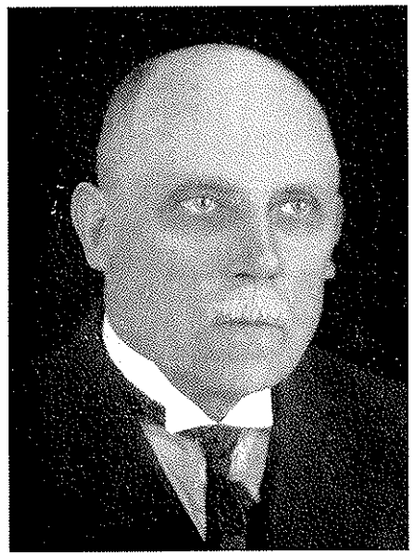


Johan Nordin.
Arbetsledare åren 1911—1934.

Stadens ekonomi kunde naturligtvis nog icke i längden förbli opåverkad av världskriget. Men det är i alla fall först år 1917 som stigande priser och dyrtidstillägg i större utsträckning sätter sin prägel på stadens utgifter. Detta år ingår bland dessa även en ny post, nämligen inkvartering av rysk militär. Posten återkommer under de följande åren och stiger vid krigets slut till ett ansenligt belopp. För dessa utlägg söker man bl.a. genom rättegång gottgörelse av statsverket, vilket dock icke lyckas. Först år 1930 utbetalas efter speciallagstiftning en ersättning uppgående till 253.000 mark i av statsverket utfärdade 5 ½ % obligationer.

År 1922 passerar utgifterna miljonstrecket. Denna stegring är likväl icke helt ett bevis på en utvidgning av de kommunala utgifterna; den avgörande faktorn utgörs av den samtidigt skedda försämringen av penningvärdet. Under dessa år lägger staden dessutom ner stora summor på elverket, som år 1918 hade inköpts av den tyska firman AEG för 60.000 mark. Från Sverige anskaffades en ny kraftmaskin, som drog en kostnad av sammanlagt 130.000 mark. Efter något år måste denna kompletteras med en dieselmotor, som installerades i ett förstorat och utbyggt elverk. Totalkostnaderna härför steg till c. 350.000 mark.

Depressionstiden verkar under de följande åren återhållsamt och utgifterna förblir rätt oförändrade ända fram till år 1927 då byggnadskostnaderna för »De gamlas hem» ökar den totala utgiftssumman. Från år 1924 kan antecknas statsrådets beslut att av staden inköpa den s.k. Telegrafgården vid Torggatan 8 för 200.000 mark samt försäljning till staden av f.d. realskolebyggnaden söder om kyrkan för 75.000 mark. I sistnämnda byggnad inreddes rum för ordningsmakten, stadsfullmäktige, drätselkammaren samt stadens allmänna bibliotek. Frågan om byggande av en allmän badinrättning väcktes 1926 varvid i motiveringen



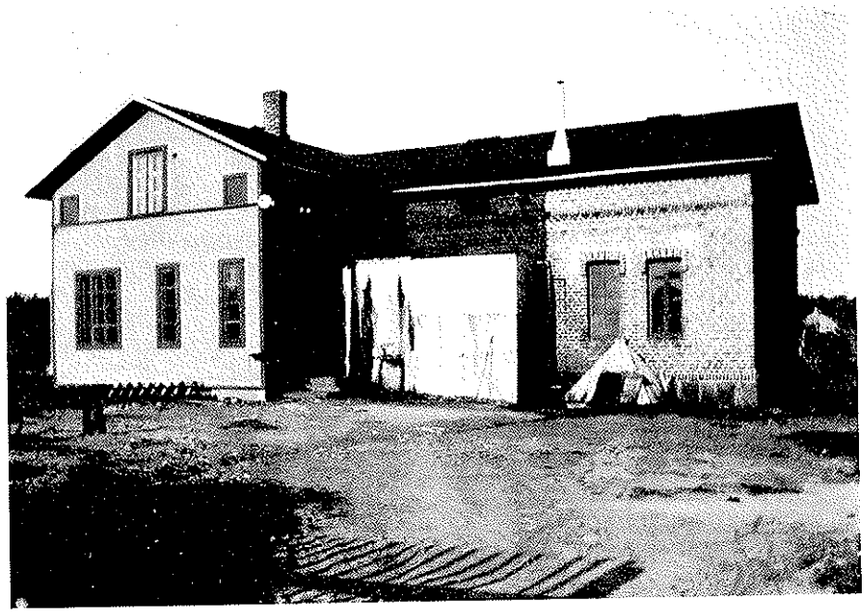
Th. Sundblom.
Stadskassör åren 1921—1932.



Verner Eriksson.
Föreståndare för Elverket åren 1921—1946.

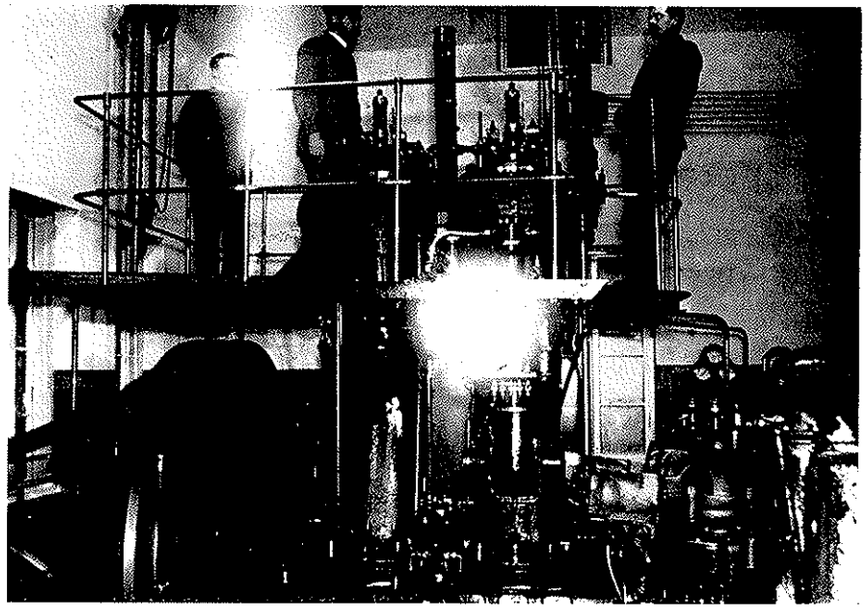
framhölls att i staden saknats möjlighet att erhålla vanliga former av renlighetsbad med undantag av finsk badstu, som stått till buds, ehuru i den mest anspråkslösa form. Detta ofrånkomliga sakförhållande, framhölls det vidare, var icke ägnat att höja ortens anseende. Olika vägar för finansiering av en sådan badinrättning prövades. Bl.a. hade man övervägt att vända sig till kommerserådet Robert Mattsson med förfrågan om icke han skulle kunna förhjälpa staden till en badinrättning genom att bilda ett aktiebolag. Slutligen stannade man för att använda de medel, som beräknades utgå för de s.k. rysskadorna, för detta bygge. De totala kostnaderna för badinrättningens uppförande jämte inventarier steg till 562.000 mark eller ansenligt mer än vad man från början beräknat. Denna utgiftspost fördes optimistiskt nog under rubriken »Inkomstgivande företag». Men redan efter ett år besannades mångens förmodan, att behållningen av driften vid inrättningen skulle bli ringa. Stadens bastu har ständigt berett de styrande bekymmer och i mitten av 30-talet finner sig Drätselkammaren föranlåten att i sin berättelse notera »Vore det icke för ett civiliserat samhälle nödvändigt med en i alla avseenden respektabel badstuga skulle Drätselkammaren helst föreslå badinrättningens stängning, ty så litet som den av allmänheten användes synes det omöjligt att få debet och kredit att gå ihop».

Under den första åren av 30-talet sätter den då rådande världsdepressionen sin prägel även på stadens ekonomi. Samtidigt verkar även lagstiftningsåtgärder distraherande på den ekonomiska förvaltningen. Denna tid förefaller av protokollen att döma vara en av de svåraste i den epok denna skildring omspänner.



Elverket efter ombyggnaden 1922.

I sin motivering till förslaget till budget för år 1931 konstateras »att Drätselkammaren med tillbörlig hänsyn till den ekonomiska depressionen, som även vårt samhälle under innevarande år har känning utav, särskilt rederirörelsen, men även andra näringsgrenar, utfört det säkerligen icke lätta uppdraget att uppgöra årets budgetförslag, varunder det även för Drätselkammaren gällt att icke lägga alltför stark hämsko på den intensiva utveckling, som kännetecknat stadens kommunala liv under en lång följd av år. Mariehamns samhälle har den förmånen att kunna räkna med förhållandevis goda skattedragare. Beträffande de skattbara inkomsternas storlek i förhållande till skattebetalarnas antal torde staden t.o.m. vara i en särklass för sig». För detta år beräknade man att en väntad ändring av bestämmelserna i beskattningslagarna menligt skulle inverka på skatteintäkterna. Sålunda räknade man med att rätten att avdraga erlagd inkomst- och förmögenhetsskatt skulle minska skattörenas antal med c:a 7000 skattören. Räntan på intecknad gäld, som nu väntades bli avdragsgill betydde enligt beräkningar c:a 6000 ören. Minskad inkomst från rederirörelsen uppskattades till 14.000 skattören medan minskningen för övriga näringar väntades stanna vid 3000 skattören. Totalt väntade man ett minskat skattöreantal om c:a 30.000. Den nya landskapslagen om kommunalförvaltningen i Mariehamn trädde dock i kraft först den 1 januari 1932 och påverkade sålunda beskattningen första gången i fråga om 1931 års inkomster. Under dessa år företogs kraftiga nedskärningar av stadens utgifter. Bl.a. fick löntagarna vidkännas en 10 % löneminskning för hela år 1932, detta trots att vid stadsfullmäktiges förhandlingar kunde konsta-

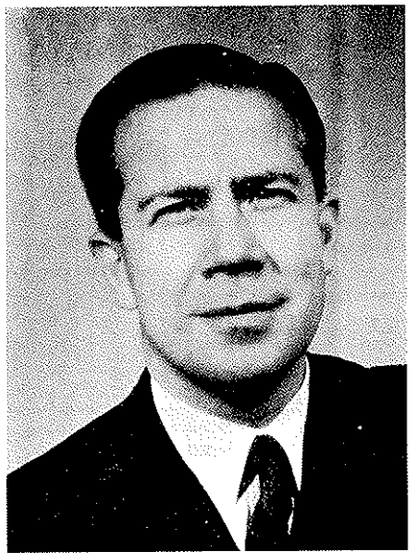


Interiör från Elverket i mitten av 1920-talet.

teras, att lönenivån i staden var bland de lägsta i landet. Även anslag för kulturella ändamål fick sitta hårt emellan, men för år 1933 kunde dock ett anslag om 1000 mark till stadens Marthaförening trumfas igenom för husfridens skull, som en av ledamöterna uttryckte sig.

Men det verkar dock som om staden utan allt för stora uppoffringar skulle ha klarat dessa krisår. Man finner nämligen upprepade antydningar om att inkomsterna överstigit de beräknade, speciellt gäller detta hamnarna och elverket. Från 1930 annoteras att en inbesparing gjorts genom att metoden för en råttutrotning medels premiering för varje dödad råtta misslyckats totalt såtillvida, att inom den kungjorda tiden endast 4 premier utbetalats; större intresse för råttdödande förelåg icke.

Den allmänna återhämtningen i världen ger snart utslag i stadens inkomster och de år, som nu följer, har av många betecknats som idylliska, då några svårigheter att få kredit och debet att gå ihop icke förefanns. Man rättade mun efter matsäcken och lät inkomsterna bestämma utgifterna. Också obetydliga budgetposter kunde på den tiden göra mången stadsfullmäktig vältalig. Man levde helt i nuet och någon tanke på långtidsplanering förefanns icke. Stadens befolkning växte med 25 % under första hälften av 30-talet och bl.a. den omständigheten bidrar till att behovet av nya inrättningar så småningom gör sig allt mera påmint. Byggandet av ett stadshus, en ny folkskola, vattenledningsnät, ett nytt elektricitetsverk och ombyggnad av hamnarna är frågor som ventileras i Drätselkammare och utskott. Men man drar sig för att skrida till aktiv verksamhet. Och att ens tillnärmelsevis kunna realisera allt är otänkbart.



Lennart Karlsson
Stadskassör åren 1932—1947.

Så småningom slår stadshuset ut alla andra byggnadsfrågor då fullmäktige med ytterst knapp majoritet fattar ett principbeslut om att bygga. Men det tog ännu hela tre år innan definitivt beslut fattades i maj 1938. Enhälligt var avgörandet ej heller nu. Rösterna föll 11—4, vilket föranledde en samtida krönikör att anteckna »Beslutet var icke enhälligt, vilket onekligen skulle ha varit trevligare för eftervärlden, men den segslitna frågan är i varje fall nu avgjord». Redan den 17 augusti samma år kunde grundstenen läggas och urkunden som inmurades slutar med följande: »Må murarna resa sig och huset stå fast genom tiderna. Må det pietetsfullt vårdas av alla stadens inbyggare, släktled efter släktled, staden till heder och prydnad samt envar till nytta och nöje». Den 30 september 1939 ägde slutsynen rum och i november samma år skedde inflyttningen. I runt tal hade det med inredning kostat staden 4,5 miljoner mark. Utan överdrift torde man kunna beteckna beslutet att bygga stadshuset som ett av de betydelsefullaste och lyckligaste som fattats i stadens angelägenheter under långa tider särskilt om man beaktar att det stod färdigt att tagas i bruk just innan kriget bröt ut.

Men dessförinnan hade man dock hunnit diskutera och delvis planlägga frågorna om vattenledning, nytt elverk och ny folkskola, elverket t.o.m. så långt att ett anslag om 3,4 miljoner mark beviljats i febr. 1939, dels för ett nytt verk, dels för omläggning av driften från likström till växelström. De båda andra frågorna förbereddes av därför tillsatta kommittéer, men krigsutbrottet sköt deras realiserande på framtiden, ty det räckte inte länge förrän stadens ekonomi påverkades av oron ute i världen. Inskränkningar i handel och samfärdsel gav snabba utslag på debetsedlarna. Och inför en oviss framtid var återhållsamhet i kommunala utlägg även förståelig. För 1941 uppskattades inkomsterna till runt tal

Albin Scott.
Arbetsledare åren 1935—1948.



35 milj. mark mot 55,3 milj. året förut. Stigande priser följer som bekant kristider i spåren och snart betungades budgeten av bl.a. dyrtidstillägg till de anställda. I slutet av 1942 utgör dessa redan 40 % av grundlönen. Samma år kompletteras det nya elverket med utrustning för ångdrift till en kostnad av 2,2 miljoner mark. Men för övrigt är stadens ekonomi under dessa år förvånansvärt stabil. Av prisförhöjningar föranledda merutgifter neutraliseras nämligen av återhållsamhet beträffande kapitalutgifterna.

Denna återhållsamhet då det gällde kapitalutgifter blev påtvingad staden flere år efter det kriget upphört. Det osäkra penningvärdet och de många inskränkningarna och begränsningarna lade nämligen stora hinder i vägen för snart sagt all kommunal verksamhet. Mot slutet av 40-talet stod staden genom en tidigare inte så särdeles framsynt ekonomisk politik i ett läge med många stora ekonomiska frågor pockande på sin lösning, nu då inflationen hade skruvat upp priserna icke minst då det gällde investeringar till ett onormalt högt läge. Man hade framför sig ett ekonomiskt program omfattande en vattenledning, som beräknades kosta 20 miljoner mark, ett folkskolbygge, som väntades sluka mer än tre gånger detta belopp och en busstation, som även den fordrade miljoner. Samtidigt som man hade att genomföra detta program förutsågs ett minskat skatteunderlag från sjöfarten. För att realisera nämnda projekt måste man därför ty sig till lån. När staden i oktober 1947 fattade beslut om att bygga vattenledning beslöts samtidigt om att upptaga lån om 20 milj. hos Livbolaget Suomi. Åtstramningen på penningmarknaden medförde att det var mycket svårt att erhålla nödig kredit för de planerade kapitalutgifterna. För finansieringen av folkskolbygget var man t.o.m. betänkt att vända sig till Finlands Bank. Budgeten för år 1949 upptog hela 45 miljoner mark under rubriken kapitalutgifter. För skol-



Drätselkammarens sista sammanträde, december 1948.
Fr. v.: sjökapten Conrad Palmer, drätseldirektören Jac Lundqvist och byggmästare Frithiof Lindholm.

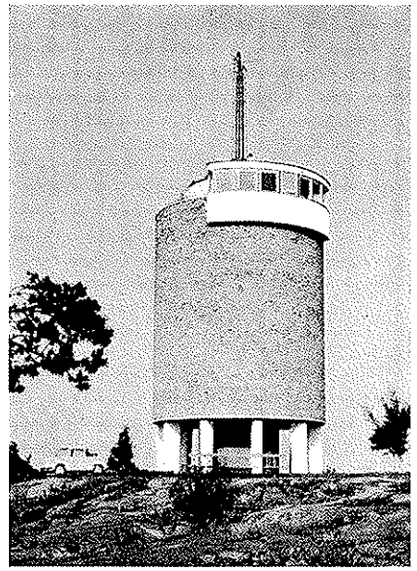
bygget reserverades 15 miljoner, för vattenledningen 22 miljoner och för elverket 5 miljoner. Vattenledningsbygget slutfördes år 1949 och hade då dragit en kostnad av 61.700.000: —.

Under hela 50-talet dominerar kapitalutgifterna stadens utgifter. Under de första åren tar folkskolbygget årligen mellan 20—30 miljoner och totalkostnaderna när skolan efter etapp II tages i bruk år 1957 stiger sammanlagt till nära 140 miljoner, och ändå saknas utrymmen för slöjd och gymnastik. Bland andra kostnadskrävande anläggningar kan nämnas stadens andel i Ålands Centralsjukhus och Centralsanatorium. Trobergshemmet kostar drygt 71 miljoner. Dessutom läggs stora summor ner i utbyggnad av kajanläggningarna för att tillgodose den ständigt ökande trafikens krav.

Trots 50-talets intensiva investeringsverksamhet står staden nu i dag inför ett omfattande byggnadsprogram, vilket nedanstående sammandrag torde klargöra:

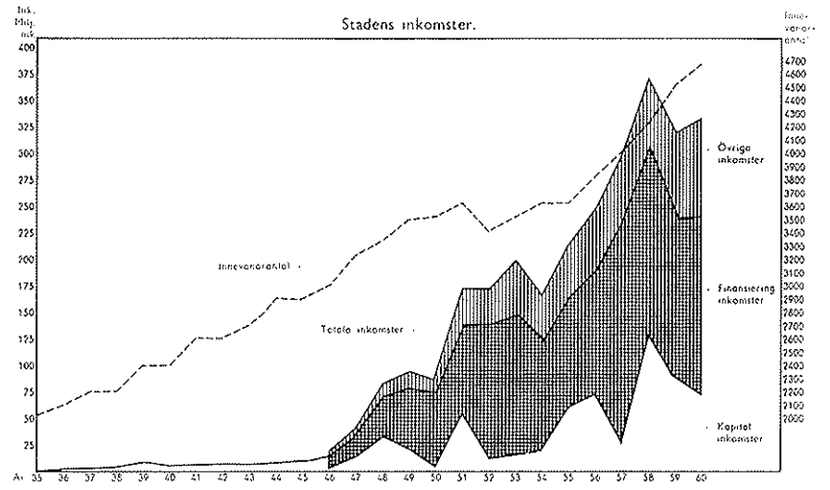
Idrottsgård	150.000.000: —
Idrottspark	15.000.000: —
Slöjdsalar vid folkskolan	26.000.000: —
Tullhus.....	24.000.000: —
Utvidgning av hamnen.....	35.000.000: —
» Trobergshemmet	37.000.000: —
Förnyelse av avloppsnätet och ev. reningsstation	110.000.000: —
Ev. inköp av mark	40.000.000: —

Stadens nya vattentorn färdigbyggt 1957.



Statistik belysande de reala förändringarna i stadens utgifter och inkomster under tiden 1911—1960 med eliminering av inflationens verkningar kan inte lätt göras i brist på lämpliga indexserier. Därtill kommer att under den aktuella tiden omgrupperingar i bokföring och budget gjorts ett flertal gånger. Detta försvårar ytterligare en jämförande analys. Nedanstående diagram måste därför läsas med viss försiktighet, men de torde dock kunna ge en någorlunda tydlig bild av den utveckling stadens ekonomi undergått. De absoluta talen återfinns i tabeller i slutet av boken.

Inkomster



Bland gruppen »Övriga inkomster» utgöres den viktigaste posten av hamninkomsterna, vilka under de senaste åren som av nedanstående uppställning framgår, oavbrutet vuxit.

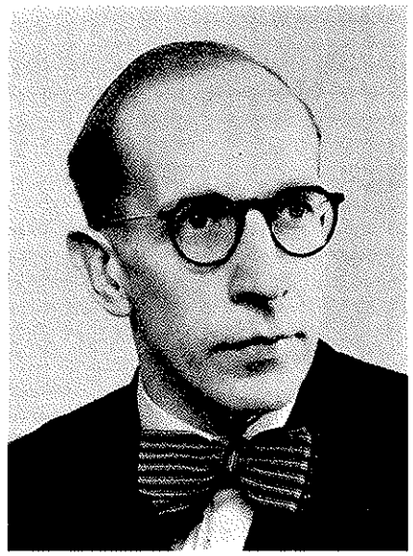
Hamnarnas inkomster 1951—1960

	1951	1952	1953	1954	1955
Trafikavgifter	2.471.139:—	2.760.428:—	2.823.389:—	3.059.675:—	3.504.852:—
Hamnavgifter	6.450.555:—	7.428.837:—	10.698.171:—	13.684.945:—	13.721.537:—
Tolagsavgifter	331.479:—	326.404:—	225.196:—	404.387:—	306.645:—
Magasinshyror	29.200:—	35.500:—	29.400:—	25.680:—	35.609:—
Platshyra f. båtar	74.750:—	139.100:—	138.400:—	326.100:—	374.700:—
Pommern-avgifter	—	—	—	—	340.225:—
	9.357.123:—	10.690.269:—	13.959.556:—	17.500.787:—	18.283.568:—

	1956	1957	1958	1959	1960
Trafikavgifter	3.649.708:—	3.665.227:—	4.123.665:—	4.544.153:—	6.023.528:—
Hamnavgifter	12.827.030:—	16.078.617:—	17.851.557:—	23.182.557:—	31.289.038:—
Tolagsavgifter	551.984:—	651.900:—	462.359:—	321.915:—	359.071:—
Magasinshyror	115.895:—	93.800:—	56.760:—	60.800:—	22.555:—
Båtplatser	376.500:—	441.800:—	459.950:—	516.900:—	518.900:—
Pommern-avgifter	338.010:—	411.270:—	250.000:—	609.365:—	880.944:—
	17.857.127:—	21.342.614:—	23.204.291:—	29.235.690:—	39.094.036:—



Österhamn.

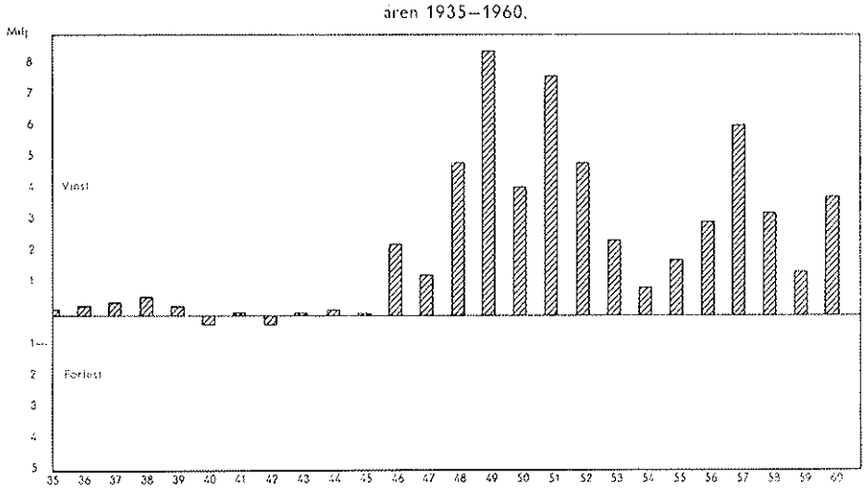


Holger Törnvall.
Föreståndare för Elverket åren 1950—1957.

Viktig inkomstkälla inom denna grupp är vidare avkastningen från stadens fasta egendom i form av uppburna hyror och jordarrenden. Driftsresultatet från stadens tekniska verk återfinns även bland dessa inkomster. Elverket har betytt en hel del för stadens ekonomi, troligen mer än vad uppställningen visar.

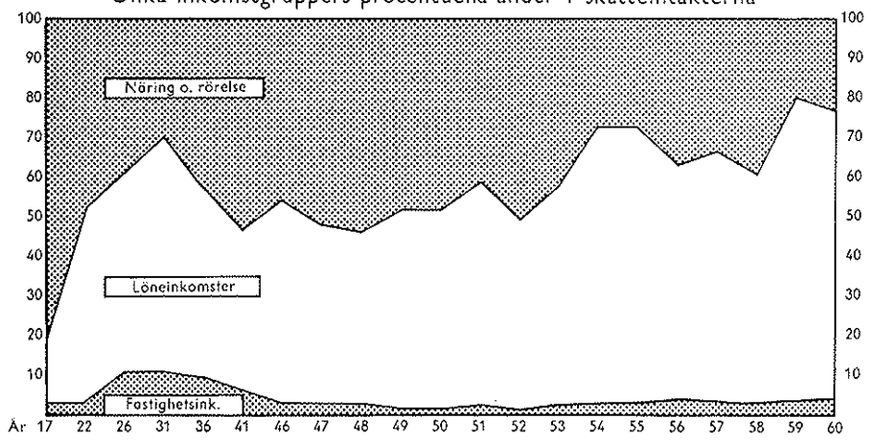
Skatteintäkterna bildar stommen i finansieringsinkomsterna. Fram till år 1960 har kommunalbeskattningen förrättats av en taxeringsnämnd, i vilken re-

Elverkets driftsresultat
åren 1935—1960.



presentanter för löntagare, gårdsägare och näringsidkare ingått. Denna nämnd har dels på i lag dels på av stadsfullmäktige fastställda grunder bestämt den till staden på grund av inkomst utgående skatten. Den procentuella fördelningen av skatteinkomsterna på nämnda grupper framgår ur tablån nedan.

Olika inkomstgruppers procentuella andel i skatteintäkterna

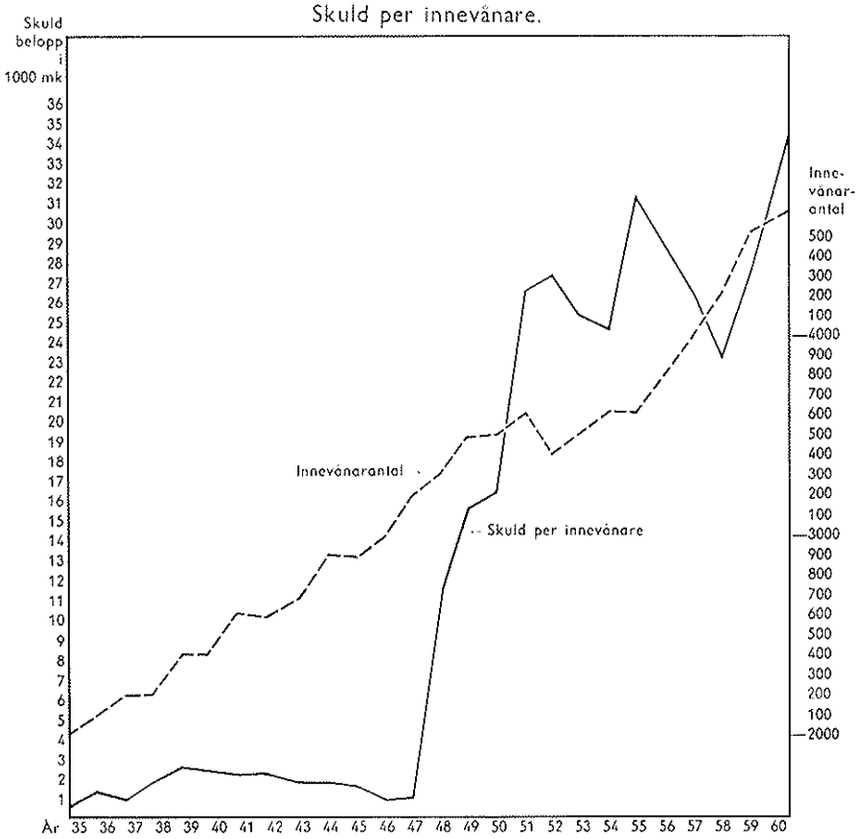


I gruppen »Näring och rörelse» framträder rederirörelsens konjunktursvängningar tydligt. Likaså framgår att löntagarnas procentuella andel stadigt ökat. Detta beror dels på att de båda andra gruppernas andel på grund av skattelättnader minskat, dels också på en kraftig ökning av löneinkomsterna. Denna ökning återspeglar en allmän förhöjning av lönenivån men beror främst på att antalet löntagare ökat. Det har nämligen förekommit en livlig inflyttning till staden av löntagare speciellt handelsflottans befäl. Ett lägre skattöre i staden än på den åländska landsbygden har härvid säkerligen varit en uppmuntrande faktor. Skattörets storlek har nämligen under de senaste nio åren i staden varit oförändrat 10 mark, medan omgivande landsbygd debiterat 11—13 mark per skattöre. Mariehamn tillhör den kategori städer i landet där skattöret är synnerligen lågt. Kommunal Tidskrift uppger att för 1960 endast två städer haft ett lägre. Det aritmetiska medeltalet av samtliga städers skattören uppgår för sagda år till hela 13.31.

I kapitalinkomsterna märks främst lån, försäljning av tomter och brandgator samt avskrivningar av vissa kapitalvärden.

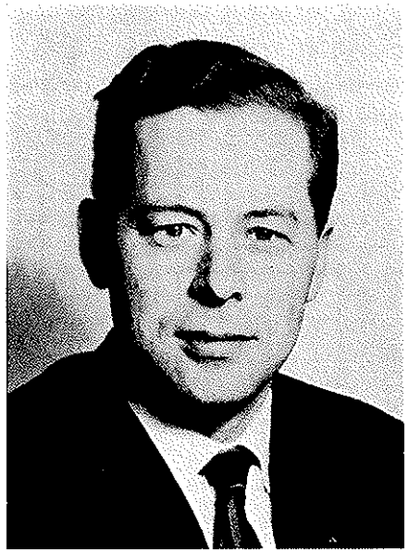
Av den branta stigningen av skuldsättningen från år 1947 framgår att man icke velat täcka de ökade investeringsutgifterna med skatteinkomster. Skuldbeloppet per innevånare är dock icke i dag på något sätt oroande. 1960 placerar sig staden med en skuldbörda av 34.258 mark per person bland den grupp av städer, vilkas skuldsättning i detta hänseende representerar ett ungefärligt genomsnitt för alla städer i landet.

Skuld per innevånare.



Utgifter

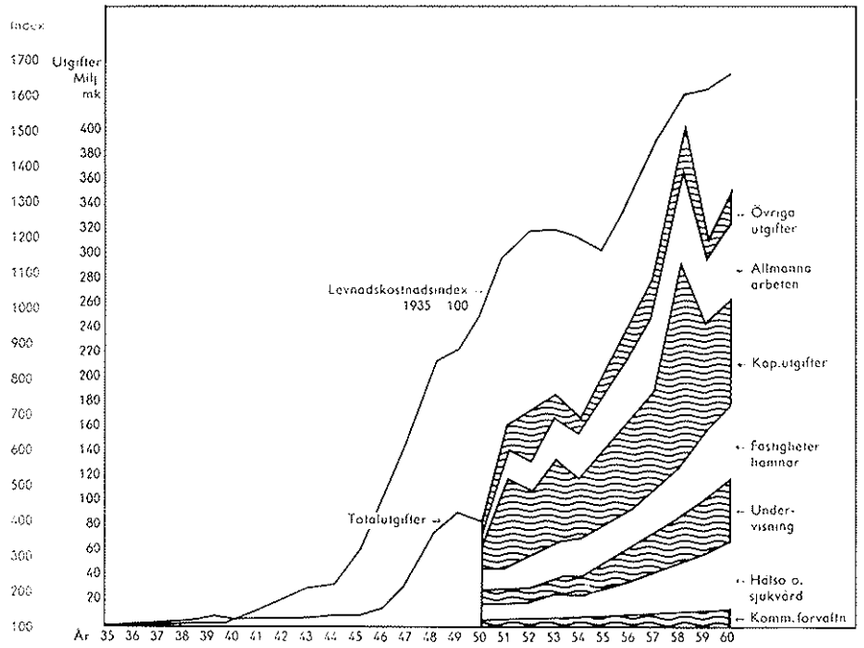
Stadens utgifter har som nedan synes sedan 1935 blivit i det närmaste 400 gånger större. I denna stegring spåras såsom redan tidigare framhållits inflationens verkningar. Under motsvarande tid har nämligen levnadskostnaderna stigit 17 gånger medan stadens innevånarantal drygt fördubblats. Detta faktum givetvis i samband med en standardhöjning påverkar ju direkt de egentliga utgifterna, vilka till övervägande del är lagbundna. Ett undantag i detta avseende bildar dock utgifterna för sjukvården, vilka under de senaste åren ökat på grund av att självstyrelsemyndigheterna ålagt staden att erlägga en större andel av sjukvårdskostnaderna vid landskapets sjukhus än vad de utnyttjade platserna skulle förutsätta. Härigenom har kostnaderna för sjukvården stigit till högre belopp än i städer av samma storleksordning i riket.



Lars Lönnqvist.
Stadsingenjör från 1957—.

Utgifterna under rubriken »Allmänna arbeten» omfattar bl.a. underhåll av gator och vägar. I detta avseende har staden åtagit sig betydligt större uppgifter än vad vanligt är, då gårdsägarna helt befriats från att underhålla gatuandelar och

Stadens utgifter 1935–1960.



trottoarer, samt från renhållning och sandning. Gatornas underhåll har för övrigt under årens lopp dragit avsevärda summor. Marken är sank och mjuk och enorma mängder sand och makadam har åtgått för att sätta dem i skick. Från 1930 finnes antecknat från budgetdiskussionen om Södra Esplanadgatan att denna under billycktornas sken erbjöd en syn föreställande ett alplandskap i miniatyr, och känslan under en åktur återger nära nog detsamma.

Förutom investeringar omfattar kapitalutgifterna låneamortering, som år 1960 steg till 13 miljoner mark.

Förmögenhet

Förmögenhetsbalans per 31. 12. 1960.

Tillgångar:

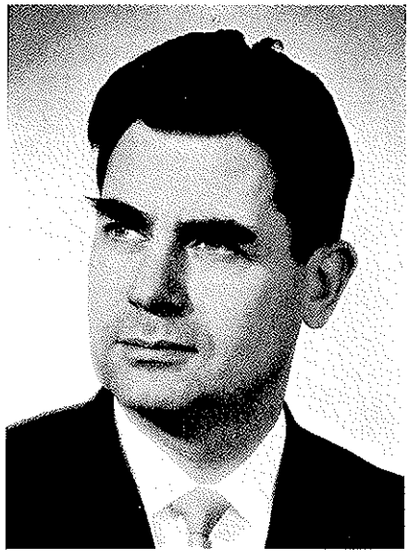
Kontanta tillgångar		51.020.773: —
Värdepapper		41.282.293: —
Inkomstrester		9.123.983: —
Gäldenärer		11.676.725: —
Landskontoret		4.492.473: —
Folkförsäkringspremier		366.738: —
Förråd		14.918.486: —
Utlåning		53.960.000: —
Inventarier och annat lösöre		48.842.022: —
Bebyggda fastigheter		277.134.645: —
Tomter, på vilka inte finnes byggnader ägda av staden		40.784.978: —
Lantbrukslägenheter		475.000: —
Hamnar		57.741.462: —
Tekniska verken		169.847.078: —
	mk	781.666.656: —

Skulder:

Utgiftsrester		32.812.593: —
Tillfällig skuld		9.940.807: —
Landskontoret		4.492.473: —
Långfristig och konsoliderad gäld		117.541.066: —
Folkförsäkringspremier		681.037: —

Nettoförmögenhet

balanserande anslag	49.025.046: —	
egna fonder	14.926.167: —	
fritt disponibel nettoegendom	552.247.467: —	616.198.680: —
	mk	781.666.656: —



Åke Bamberg.
Stadskamrer från 1955.

Stadens nettoegendom uppgår enligt förestående förmögenhetsbalans till drygt en halv miljard mark. Det kan därför tryggt sägas, att stadens ekonomi i detta nu är och för övrigt alltid har varit god. Ekonomin har skötts affärsmässigt, om än icke alltid så framsynt. I fråga om att hålla skattöret lågt har stadens invånare och styrande varit rörande eniga.

Som slutomdöme kan sägas, att stadens ekonomi kan utstå även kommande ogynnsamma år då förutom försiktighet även förutseende allt mera kan skönjas som ledmotiv i skötseln av stadens finanser.

Budgeten

Budgeten utgör den hushållningsplan som förvaltningsmyndigheterna har att rätta sig efter i sin skötsel av stadens ekonomi. Det är självfallet att den ekonomiska utvecklingen och samhällets växande förpliktelser satt sin prägel på utformningen av budgeten under de gångna femtio åren. Medtagna avskrifter av uppslag ur budgeten för år 1912 ger oss en ganska talande bild av den dåtida förvaltningen liksom av inkomstkällor och utgiftsposter. Från denna oansenliga skrift har utvecklingen lett till våra dagars »lunta» på hundratalet sidor. En del av rubrikerna har dock bevarats under åren och återfinns inbakade i modern utformning, medan andra, ss. grindvaktarpengar, kreatursbeten, höslåtter och biljardskatt helt försvunnit.

Stadens utgifter uppdelas nu i följande huvudtitlar:

1. Allmän kommunalförvaltning.
2. Särskilda statsuppgifter.
3. Brandväsendet.
4. Hälsovården.
5. Sjukvården.
6. Samhällsvården.
7. Särskilda sociala uppgifter.
8. Undervisnings- och bildningsväsendet.
9. Allmänna arbeten.
10. Fast egendom.
11. Hamnarna.
12. Tekniska verken.
13. Övriga inkomstbringande verk.
14. Finansieringsutgifter.
15. Kapitalutgifter.

Inkomsterna indelas i 15 motsvarande avdelningar. I en utjämningstablå åtskiljs kapitalutgifterna från övriga utgifter (egentliga utgifter) och kapitalinkomsterna från övriga inkomster (egentliga inkomster).

Kerstin Abrahamsson vid Drätselkontorets bokföringsmaskin.

Utgifter.

Avlöningar till stadens tjänstemän och betjänte:				
Ordningsman	700	–		
Drätselkammarens Ordförande	600	–	+120	–
Stadskassören	600	–		
Stadsfullmäktiges sekreterare	500	–		
Kronokassören	100	–		
Stadsfiskalen	1200	–		
Stadsfogden	200	–		
Hamnfiskalen	120	–		
Hamnmästaren	600	–		
Stadsläkaren	2000	–		
Ackuschörskan	425	–		
Vaccinatrisen	75	–		
D:o tillsyningsman	10	–		
Två poliskonstaplar à 1000 mk	2000	–		
Beklädnadshjälp åt desamme	200	–		
Vaktmastare vid häktet (stads-)	200	–		
Stadstjänaren	650	–		
Arbetsledaren lön 1000 mk personligt lönetillskott 200 "	1200	–		
Två nämndemän à 40 mk	80	–	+50	
Folagsbokhållaren	150	–	11610	–
Fattigvården:				
Enligt inlämnat förslag			3500	–
Skolorna:				
Transport			15110	–

Transport			15110	–
Folkskolan: enligt inlämnat förslag uttaleras brist	5744	–	+1750	–
Hantverksskolan: lärarinnelön	300	–	6084	–
Hälsovården:				
Förslagsvis			1500	–
Byggnaders underhåll:				
Tjärning av särskilda tak	100	–		
Fruktetshuset; nytt tak å verandan 450:–				
målning utvändigt 950:–	1400	–		
Ålare folkskolebyggnaden, målning utvändigt	350	–		
Övriga byggnaders underhåll och oförutsedda	1600	–	3450	–
Gators och vägars underhåll:				
Södra liniegatan; bortsprängning av berg och planering från Brunnsgatan 104 m. åt öster	1167	–		
Underhåll gämte steukrossning och dikesrensning	3850	–	+350	–
Snöplogning	400	–		
Renhållning sommartid	450	–	+350	–
Arbetalning å steukrossen	3000	–	8867	
Gatubelysningen:				
Transport			35011	–

Transport	—	—	56465	50
Beräknade inkomster under år 1912				
Hamn- och Crvavgifter	5600	—		
Tolagsavgifter	800	—		
Kreatursbete	750	—		
Höslotter	700	—		
Arrenden, Torgavgifter och planhyror	6900	—		
Hundskatt	400	—		
Beljard do	96	—		
Hyra för rådhuset	250	—		
I folkskolans budget upptagna från utm. kassan utgående anslag för stipendier åt lärarepersonalen	150	—		
Diverse	300	—		
I Fattigvårdensbudget upptagna understöd åt Maria Kausoff m. barn, som torde återbetalas av finska statsmedel	480	—		
Personella avgifter för fattigvården och folkskolan	1150	—	17576	
Räntor: för fattigkassan	250	—		
I bank insatta medel	850	—		
å lån till utminuteringskassan	1220	—	2320	—
Dividender: från Centrallånekassan	—	—	1000	—
Förslagsvis: för ränteförluster vid omplaseringen av lånen, amorteringar å stenkrossen				
Transport	—	—	77361	50

Transport	—	—	77361	50
dikes- och större husremont kostnader, amorteringen å statslånet och ~~den~~ genom senatens stryknings av statsanslaget för folkskolan, uppkommen brists jämnare fördelning överföres från odisponerade lånemedel bland utgifterna att exempelvis under 10 års tid amorteras	—	—	~~1575~~ ~~9000~~	—
Uttaxering: det belopp, som ytterligare erfordras och vilket hos kommunens skattskyldige medlemmar måste uttaxeras	—	—	37476	25
			~~123837~~	~~75~~
			126210	75

Mariehamns Drätselkammare, den 30 november 1911.

På Drätselkammarens vägnar:

Anders Östrom.

6

Bokföringen

Denna uppdelades ursprungligen på olika kassor och synes icke ha tillfredsställt alltför stora krav på insyn och kontroll. Denna omständighet påpekades ofta även av stadens revisorer. År 1916 skrev sålunda dessa i sin berättelse att »stadens bokföring ej förbättrats utan är uppställd i en sammelsurium utan like». På annat ställe i berättelsen heter det att »såvidt reson i antydt må erhållas skall bokföringssystemet genast förändras». Detta skedde också från början av år 1917, då man övergick till en affärsmässig bokföring med vinst- och förlustkonto och balansräkning. Men dessa var tyvärr inte på något sätt sammankopplade med budgeten och dess förverkligande. Först 1924 kom budgetkonton till användning. På detta gjordes jämförelse mellan anslag och böcker. År 1936 ändrades budgetuppställningen och kapitalinkomster och -utgifter fick skilda titlar. Det nuvarande systemet, vilket möjliggör full kontroll av budgetens förverkligande började emellertid tillämpas först år 1947.

BRANDVÄSENDET

Av Jan Sundberg

Tiden till och med första världskriget

Vid stadens planläggning drömde man tydligen om att den genom sin ypperliga hamn snabbt skulle tillväxa och stora byggnader bliva behövliga, varför man projekterade stora tomter. Då förödande eldsvådor under tidernas lopp både en och flera gånger gått härjande fram över de nordiska, med trähus tättbebyggda småstäderna, anlades dessutom brandgator mellan tomterna. Dessa brandgator ägdes av staden och fingo ej bebyggas. Gatorna mellan kvarteren voro dessutom breda. Staden uppdelades av de 60 meter breda esplanaderna i de fyra ursprungliga stadsdelarna. Esplanaderna, brandgatorna och även tomterna voro bevuxna med lövträd, vilket gav staden dess prägel av lummig trädgård; »de tusen lindarnas stad», men dessa lövträd voro också ett utmärkt värn mot spridning av eldsvådorna.

Byggnader hava nog brunnit ned ända till grunden, men några storbränder hava icke ägt rum under stadens nu sekellånga tillvaro.

Brandskyddet i staden var vid 1900-talets början ordnat i enlighet med i landet gällande lagar och stadens brandordning, fastställd av Kejserliga senatens Ekonomiedepartement den 17 oktober 1898. I denna brandordning, som förblev gällande i 40 år, stadgas, »att brandverket förfogar över ett brandkommando samt stadens allmänna brandkår. Brandkommandot utgöres av en brandmästare, en vicebrandmästare och nödigt antal brandvakter. Brandverket står under en styrelse bestående av stadens agent för städernas allmänna försäkringsbolag såsom ständig ledamot och fyra ledamöter. Av dessa sistnämnda utser Guvernören i länet en å kronans och samtliga i staden varande allmänna inrättningarnas vägnar, varemot de tre övriga väljas av Stadsfullmäktige.»

Vid stadens halvsekeljubileum 1911 var handlanden P. K. Hansen brandmästare, tulluppsyningsman K. G. Mattsson vicebrandmästare och ordförande i brandkommissionen tullförvaltaren Leon. Hagman.

»Det nödiga antalet brandvakter» vanligen en åt gången patrullerade en del av natten på stadens mörka gator. Han bar en lur samt ett kontrollur, vars nycklar voro utplacerade i små skåp vid den väg vakten måste gå. Kontrolluret granskades sedan av brandmästaren. Denna patrullering slutade 1921.

Brandvakten skulle vid inträffad eldsvåda skyndsamt bege sig till brandklockan för att alarmera stadens befolkning genom ringning — staden hade då ej ännu kyrka med klockor. Denna brandklocka, som förrän den flyttades till vakttornet vid stadens branddepot, Mariegatan 25, hade under åtskilliga år varit uppställd på gamla folkskolans gård Norra Esplanadgatan 8. Tidigare hade brand-

klockan varit plarerad vid Societetshuset, i vars källare staden förvarade en del av sina brandredskap till 1912, då branddepoten vid Mariegatan började uppföras.

Under första världskriget, då eldfaran ansågs större än under normala förhållanden, anordnade man extra brandvakter. Vid möten förklarade den allmänna brandkårens medlemmar att de icke åtogo sig ens emot betalning »gå brandvakt», utan föreslogs att anställa avlönade. Medlemmar ur den frivilliga brandkåren skulle enligt muntliga uppgifter vid mer kritiska tillfällen frivilligt tjänstgjort som brandvakter, men alltidha patrullerat två tillsammans.

Allmänna brandkåren, utgjordes av alla inom »stadens brandområde bosatta arbetsföra personer, dock undantagna sådana som uppnått sextio års ålder, styrkt sjuklighet eller andra av brandkommissionen godkända skäl till befrielse ävensom de vilka tillhöra stadens frivilliga brand- eller bärgningskår». Allmänna brandkåren indelades — förresten alldeles lika som den frivilliga — i en släcknings- och bärgningsdivision. Brandmästaren skulle årligen anordna minst 2 övningar, dock först efter erhållet tillstånd av brandkommissionens ordförande. Under juni och september månader skulle brandmästaren i borgmästarens eller ordningsmannens närvaro hålla mönstring med såväl brandkåren som alla brandverket tillhöriga sprutor och övrig redskap». Härigenom skulle en effektiv kontroll utövas beträffande brandverkets tillstånd i staden.

Eldsläckningsmaterielet både hos allmänna och frivilliga brandkåren bestod då för tiden av handkraftsprutorna, med vilka man nog kunde släcka eldsvådstillbud och mindre bränder, men givetvis icke en övertänd byggnad.

Till utrustningen hörde dessutom vattenämbar, stegar, brandsegel, stormlyktor och brandhakar mm.

En eldsvåda då för tiden tog sig alldeles annorlunda ut än i våra dagar. Brandklockans gälla klämtningar kallade alla; män, kvinnor och barn kommo springande med ämbar och pytsar. De hästanspända brandredskapskärrorna kom farande i full galopp, likaså formännen med vattentunnorna. Skalmklockorna klingade och pinglade. Det gällde att komma snabbt till brandplatsen, premier för de första hägrade. Det ropades, gavs order och råd. Vattenkedjor bildades till närmaste vattentag. Men först och främst bärgades. Möbler och husgeråd bars och kastades ut, blev skadat och slogs sönder. Det räddade staplades i en oredig hög, som gav intryck av olycka och nöd. Hade eldsvådan tagit fart, dånade elden och lågorna stego mot skyn, stämningen var kuslig; gårdsfolket grät och jämrade sig över förödelsen. Var det dessutom mörk natt gav det fladdrande skenet mot den svarta bakgrunden en än hemskare bild av förödelsen. Men alla hjälpte till, alla voro på något sätt aktiva och hörde ihop i kampen mot eldens härjningar.

Brandsyn var då som nu påbjuden två gånger årligen. Enligt brandordningen förrättades den av »en av Magistraten eller Ordningsrätten förordnad ledamot med biträde av brandmästaren, stadsfiskalen, stadens sotare, en timmerman, nödigt antal murare och en polis. »Detta var ingalunda någon liten brandsynenämnd. »Varje gård, som uppgår till 8.000 marks värde, skall hava en portativ

slangspruta samt 2 brandämbaren, 2 brandkrokar, en yxa och en kofot samt en stege för varje skild byggnad», så formulerar brandordningen bestämmelsen beträffande de redskap som skola finnas — åtminstone vid synetillfället.

1917 efterträddes Leon. Hagman som ordförande i brandkommissionen av apotekaren C. A. Furstenborg. Då hade redan det första världskriget rasat i två år. Det var en orolig tid, vilket även märkes i brandkommissionens protokollbok. I denna saknas samtliga protokoll från den 15 november 1917 till den 2 november 1919. Några blanka blad hava tydligen reserverats för protokoll vid de sammanträden som höllos under de två händelserika åren. Givetvis inträffade en rad eldsvådstillbud, vilka lätt kunde släckas med de redskap, som stodo till buds. Tvenne byggnader brunno dock ned till grunden. Den 29 februari 1916 nedbrann Badhotellet, beläget vid Hamngatan mittemot Nautical Club och den 30 september 1918 Ålands Kulturhistoriska Museum, inrymt i den från domarbostället i Jomala till Tullarsäng flyttade mangårdsbyggnaden.

Det förefaller som om de politiska förhållandena åren före första världskriget samt givetvis även under krigstiden hindrat utvecklingen också på brandskyddsområdet.

Tiden mellan världskrigen

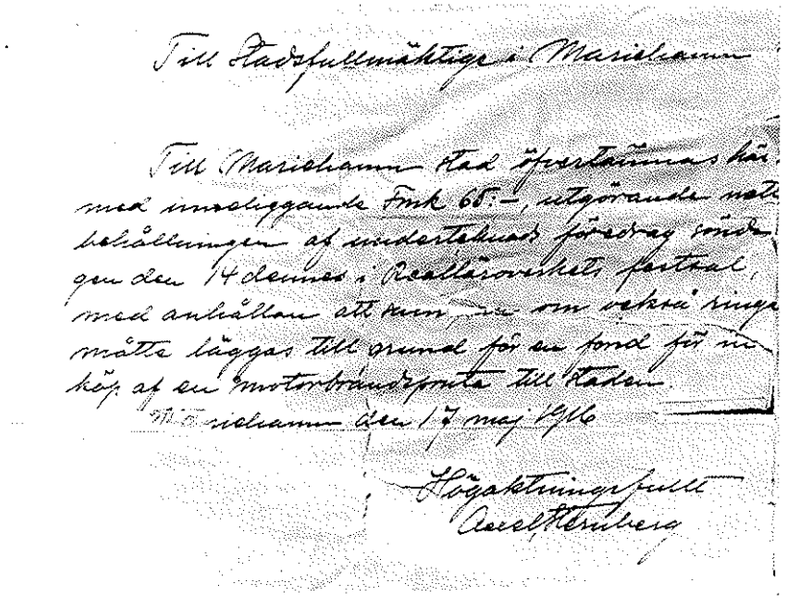
Det första världskriget var till ända, Finland hade blivit en självständig stat. Nya ideer genomsyrade mänskligheten, inte minst på det materiella området började en snabb utveckling, bilen, motorbåten och flygmaskinen blevo naturliga kommunikationsmedel, motorsprutan och brandbilen voro snart allmänna och vanliga eldsläckningsredskap.

Nya män trädde också till, brandkommissionen hade till ordförande fått vicekonsul Otto Tammelander och P. K. Hansen hade den 1 januari 1918 efterträtts som brandmästare av byggmästaren Matts Lenck.

Motorsprutor hade funnits i landet sedan 1906 men voro ingalunda allmänna. Förslag om att staden skulle anskaffa en motorspruta framfördes redan 1916 av provisor Axel Sternberg, vilken i nedanstående brev till stadsfullmäktige jämte 65 mark föreslog en fond för ändamålet.

Frågan om anskaffande av en motorspruta måste givetvis under kriget lämnas vilande, men ännu finnes upptaget i stadens räkenskaper en fond för motorspruta på 3.981 mark. Fonden har måhända sitt ursprung från Sternbergs 65 mk.

Då frågan om inköp kom upp var man redan inne på 1920-talet och ansågs det då lämpligare att stadens frivilliga brandkår och icke staden skulle anskaffa en motorspruta. Den 20 augusti 1920 beslöt brandkårens styrelse inköpa en Ludvigsbergs motorspruta för ett pris av 25.000 mark, men med slangar, kärra och andra tillbehör steg priset till icke mindre än något över 76.000 mark. Staden gav givetvis ett anslag och av olika brandförsäkringsinstitut erhölls 29.000 mark.



Till Stadsfullmäktige i Mariehamn

Till Mariehamn stad överlämnas här-
med innefattande Fmk 65:–, utgörande med-
hållningen av understående föredrag vid-
gen den 14 decembr i Realläroverkets festsal,
med anhållan att summan må vederbörligen
måtte läggas till grund för en fond för in-
köp av en motorbrandspruta till staden.
Mariehamn åren 17 maj 1926
Högaktningsfullt
Axel Hellberg

Denna första motorspruta var ännu häst-anspänd, men en ny epok i stadens brandväsende hade börjat, motorn hade tagits i användning och i den mån nya motorsprutor anskaffades, trädde stadens allmänna brandkår mer och mer tillbaka; deras sprutor körde fortsättningsvis till brandplatserna men användes huvudsakligen för skydd av närliggande byggnader. 1925 var ett annat märkesår, då införlivades bilen med stadens brandverk, i det att frivilliga brandkåren inköpte ett lastbilschassi, som ombyggdes till den första brandbilen på Åland. Samtidigt utökades redskapen med en bärbar Evinrude motorspruta och annan nödig utrustning. Den tidigare anskaffade hästanspända motorsprutan kopplades till bilen. 1926 anskaffades en andra brandbil. Med dessa redskap släcktes flera eldsvådor som den i gården Strandgatan 16, tillhörig stadsfullmäktiges ordförande, redaktör Julius Sundblom. Det var 1929 den 12 nov. Här kom ännu allmänna brandkårens redskap till användning och här anordnades troligen för sista gången en »vattenked» från den närliggande Slemmerns strand till handkraftssprutorna vid brandplatsen.

Då staden ej hade vattenledning och avståndet mellan hamnarna är en dryg kilometer, behövdes en större motorspruta, som kunde pumpa vatten från hamnarna till stadens alla delar, därför beslöt frivilliga brandkåren inköpa en ny motorspruta med 1.200 minutliters kapacitet. Kåren hade ansökan för detta ändamål liggande hos stadsfullmäktige, som skulle sammanträda den 13 nov. 1929. Då branden inträffade kvällen förut hos ingen mindre än fullmäktiges ordförande, bifölls anhållan utan diskussion. Släckningsarbetet hade gjort ytterligare argumentation överflödig.



A. A. Lundqvist



Erik Hellman

En tredje brandbil anskaffades även likaså en ambulansbil. Naturligtvis hade övrigt materiel i samma proportion ökats och brandkåren hade på 1930-talet tre utryckningsenheter, vilka envar kunde utföra självständigt släckningsarbete.

Frivilliga brandkårens chef var under denna tid skräddarmästare A. A. Lundqvist, en person hängiven den frivilliga brandkårsidéen. Han hade sedan 1910 stått i spetsen för kåren. Då brandmästaren M. Lenck 1929 anhöll om avsked ansågs det efter den utveckling eldsläckningen genomgått lämpligast att till stadens brandmästare skulle utses frivilliga brandkårens chef A. A. Lundqvist. Härigenom blev befälsföringen enhetlig, det hade ibland gnisslat, och staden visade nu Lundqvist sin erkänsla för hans i det närmaste 30 åriga frivilliga arbete i stadens tjänst. Han avled dock redan 1934 men efterträddes ingalunda av den nyvalde chefen för frivilliga brandkåren Erik Hellman, utan av en annan frivillig brandkårsman vicebrandmästaren kapten E. Häggblom. Denne avled dock några månader efter utnämningen och nu utsågs kårchefen Erik Hellman till stadens brandmästare. Vid dessa val har i brandkommissionens protokoll antecknats att de utsågos endast »intill den nya brandlagen träder i kraft».

Då konsul Otto Tammelander bortflyttade från orten, valdes 1923 kapten Artur Ekbom till brandkommissionens ordförande. I den mån den frivilliga brandkåren övertagit ansvaret för stadens brandväsende, minskade givetvis arbetet i kommissionen. Till ny ordförande valdes 1933 handlanden P. K. Hansen, vilken tidigare varit brandmästare och därför sakkunnig på brandskyddsområdet. Han blev även dess sista ordförande. Brandkommissionen hade dock att uppgöra förslag till brandväsendets budget, anordnade de tvenne årliga brandsynerna

och utanordnade premierna till dem som med de första vattentunnorna och redskapskärrorna kommo till brandplatsen. Premierna hade en gång varit 10 och 5 mark men stego med tiden så att 1939 voro de 100 och 50 mark, de sista utbetalades den 19 juli 1939. Brandkommissionen höll sitt sista sammanträde den 19 december 1939, vid vilket man behandlade brandvakternas förflyttning till stadshuset.

I och med uppförandet av stadshuset hade möjlighet beretts frivilliga brandkåren att i detta erhålla, som man då ansåg, tillräckliga utrymmen för den under de närmaste åren före kriget starkt ökade utrustningen av bilar och sprutor. Här fanns utrymme för fem bilar samt slangtorkningstorn, rum för rustmästare samt även ett samlingsrum för kåren. Kåren överlämnade till staden den tomt kåren erhållit för att på den bygga en branddepot. Dessutom erbjöd sig brandkåren att till staden överlämna 100.000 mark, kårens byggnadsfond, men staden ansåg, generöst nog, att kåren behövde dessa medel. Tidigare hade redskapen förvarats i en källare i Societetshuset och senare i stadens branddepot vid Mariegatan. Brandklockan flyttades även från denna till planen söderom stadshuset. Brandvakterna slutade sin tjänstgöring med 1939 års utgång.

Den efterlängtade nya brandlagen »Landskapslag angående organisationen av brandväsendet i Mariehamns stad» utfärdades den 12 augusti 1939 och var alltså en speciallag för staden, icke en brandlag för hela landskapet och var uppgjord i nära överensstämmelse med rikets brandlag.

Under dessa fredliga 20 år hade brandväsendet genomgått en snabb och genomgripande utveckling, handkraften hade ersatts av motorer och hästarna av bilar. Men innan den nya brandlagen kunde tillämpas hade det andra världskriget brutit ut.

Krigstiden

Den 30 nov. 1939 bröt vinterkriget ut. Flera tunga år följde, större krav än någonsin ställdes på brandkåren. Den blev inordnad i befolkningsskyddet. För undvikande av total förstörelse vid fullträff av bomber fördelades redskapen på tre olika platser i staden, i stadshuset, i gamla branddepåten vid Mariegatan samt i Societetshusets källare. En ny brandbil anskaffades helt hastigt. Mariehamns Mekaniska Verkstad hade ett lastbilschassi till salu, bokhandlare Frej Liewendahl hopsamlade medel för inköpet, huvudsakligen från redar-håll och meddels frivilligt arbete byggdes på några kvällar och nätter en brandbil. Denna bil ombyggdes 1961 och är alltså ännu i användning. På fyra olika ställen, nämligen i stadshuset, i Mariehamns Mekaniska Verkstad vid Västra Esplanadgatan, i Andelshandelns gård vid Norra gatan och i Societetshuset hölls varje natt från klockan 22 till klockan 6 en första hjälpgrupp beredd, och bestod denna grupp av två brandmän och en sanitär, färdig till utryckning vid inträffad flygalarm eller vid eldsvåda. Brandkårens ordinarie frivilliga manskap var ej tillräckligt,

då en del blivit inkallat till militärtjänst blev denna vakthållning alltför betungande. Därför anslöto sig till kåren, i synnerhet under fortsättningskriget, en del nya medlemmar. Det sades att denna rekrytering befrämjades av att brandmän voro befriade från obligatorisk arbetstjänst. Under kriget voro flygalarmen många, men som genom ett under undgick staden några större bomskador. Endast ett hus, Neptunigatan 20 skadades och två personer sårades lindrigt.

Eldsvådstillbud hade det funnits åtskilliga, isynnerhet sedan man blev tvungen att driva bilarna med gengas.

Både under kriget och även senare var brandkåren behjälplig att länspumpa läckande fartyg. Så skedde bland annat med ångaren Finland vilken grundstött och sjunkit vid Degerby. Bränsle och smörjmedel för bilarnas och sprutornas behov erhölls under kriget och även senare under kristiden i tillräcklig mängd, även bilringar vid behov, men måste nödig sparsamhet iakttagas. I samband med annan än brandkårsverksamhet kan antecknas att kåren vid fredsslutet en kort tid varannan dag pumpade några ton brunnsvatten till i hamnen liggande sovjetiska krigsfartyg.

Några nyanskaffningar kunde däremot icke ske, men då staden skonades från större eldsvådor var slitaget måttligt och redskapen kunde hållas i användbart skick.

Efterkrigstiden

Under brinnande krig började man tillämpa den nya brandlagen. Brandnämnden, som ersatte brandkommissionen, hade sitt första sammanträde den 10 januari 1940, då den nya ordföranden fil.mag. Matts Dreijer förde ordet. Det gällde nu att organisera arbetet i enlighet med den nya lagen. Brandordningen ävensom reglementet för brandnämnden fastställdes av landskapsnämnden först den 9 april 1940. Nu kunde den frivilliga brandkåren lagligt övertaga brandskyddet i staden, vilket den nu faktiskt redan ett tiotal år haft hand om. Den allmänna brandkåren upplöstes härmed, ehuru enligt lagen, »envar vid brandstället närvarande arbetsför person är pliktig att på anmodan av brandbefälet biträda vid släckningsarbetet.» På detta första sammanträde behandlades redan frågan om ett skriftligt avtal med Mariehamns Frivilliga Brandkår, men stadens överenskommelse med kåren undertecknades dock först den 31 augusti. I denna överenskommelse stadgas i tolv punkter förhållandet mellan staden och kåren, vilken senare är skyldig att hava en styrka på minst 40 man, hålla tre brandbilar, en paketvagn, en ambulansbil, två tunga och två lätta motorsprutor samt diverse annan materiel. Landskapsnämnden godkände överenskommelsen den 25 september. Detta avtal är fortsättningsvis gällande 1961.

1941 beslöt brandnämnden att anskaffa en telefonalarmcentral. Denna var först placerad hos rustmästaren men överfördes 1943 till poliskammaren. Denna

alarmcentral ombesörjer alarmering icke blott av stadens brandkårer utan även de flesta brandkårerna på fasta Åland.

På sommaren samma år uppgjorde brandnämndens ordförande förslag till överenskommelse med Jomala kommun om ömsesidig hjälp vid inträffad eldsvåda. Efter det stadsfullmäktige och Jomala kommunalfullmäktige godkänt avtalet trädde det i kraft från och med 1942 och gäller fortfarande.

Ehuru kriget var förbi, voro möjligheterna att komplettera och förbättra brandredskapen länge efteråt begränsad, industrin arbetade för krigsskadeståndets uppfyllande och importen var så gott som spärrad av restriktioner.

Den mest betydande förbättringen under 1940-talet var anläggningen av stadens vattenledning. I slutet av år 1949 funnos på ledningsnätet 22 brandposter. Genom dessa blev eldsläckningen åtskilligt effektivare. Brandposterna hava årligen ökats i den mån ledningsnätet utvidgats och vattenverkets kapacitet stigit. 1961 finnas sålunda 71 brandposter utplacerade från Ringvägen i söder till Norrböle i norr, därav 56 i »gamla staden», 7 i Klinten och 8 i Johannebo-Strandnäs området.

Då flervåningshus började uppföras i staden påbyggdes första utryckningens brandbil med en mekanisk stege, som hade ca 15 meters höjd. Då nu fyravåningsboningshus uppföras, skulle högre stege behövas.

Tidigare fanns inom stadsområdet i Västerhamn Ab Esso Oy:s oljelager, vilket låg alltför nära hamnens bryggor och byggnader. Numera finnes en oljehamn söderom Lotsberget på vars lageromräde tvenne oljebolag uppfört cisterner. För eldsläckning i dessa oljelager har anskaffats skumvätska och behövlig materiel.

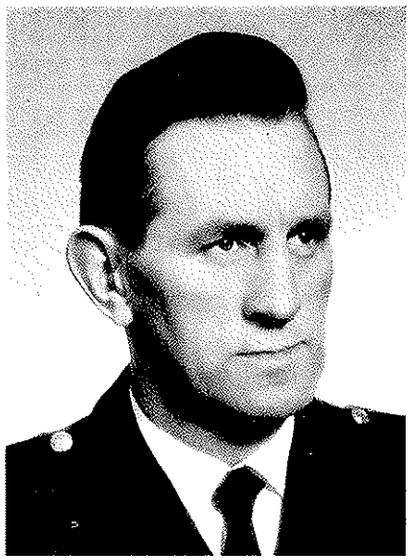
Förutom dessa oljelager finnes inom stadens område Ab Klintens Trä, vars såg och virkesupplag måste rubriceras sora mera eldfarlig inrättning. Särskild plan finnes uppgjord för släckning vid inträffad eldsvåda.

Brandchefen Erik Hellman avled 1944 och han efterträddes av vicebrandchefen Karl Mattsson. Vicebrandchefen A. Lindholm hade 1940 avgått och efterträtts av frivilliga brandkårens vicechef Karl Mattsson och då denne blev brandchef utsågs kompanichefen i frivilliga brandkåren Oskar Sundström till vicebrandchef. Brandchefen Karl Mattsson kvarstod till 1956, då han efterträddes av nuvarande brandchefen Egon Häggblom, även han var tidigare vald till frivilliga brandkårens chef. Oskar Sundströms tjänstetid som vicebrandchef blev kort då han avled redan 1946. Hav efterträddes av frivilliga brandkårens vicechef Hjalmar Hägg som kvarstod till 1960, varefter plutonchefen i frivilliga brandkåren, äldre poliskonstapeln Bertil Ahlqvist utsågs till vicebrandchef.

De frivilliga brandkåristerna uppträdde vid högtidliga tillfällen i den vita sk. »meckan», vilken ursprungligen varit avsedd som en skyddsdräkt vid arbetet på en brandplats. Då ungdomen icke fann behag i denna uniform infördes i kåren en mörk uniformsrock. De sk. kaskarna bortlämnades och i stället inköptes båtmössor. Kostnaderna härför bestredos med kårens egna medel, som erhöllos dels från sommarfesten, dels av kårens damklubb.



Karl Mattsson
Brandchef och Frivilliga Brandkårens chef 1945—1956



Egon Häggblom
Brandchef och Frivilliga Brandkårens chef 1957—

Förutom vid eldsvådor uppträdde kåren tvenne gånger i annat sammanhang. Sedan årtionden tågade kåren med hornorkester i spetsen på morgonen den 1 maj genom staden upp till Badhusberget och hälsade våren på detta sätt. Den andra gången är sommarfesten, vilken torde vara Ålands äldsta folkfest och som förblivit samma verkliga fest än i denna dag som den var för 75 år sedan.

I brandnämnden hade fil.mag. Matts Dreijer varit både ordförande och sekreterare till 1954. Under denna tid genomfördes nyorganisationen. Han efterträddes av direktör Tore Hansen, en son till förre brandmästaren och brandkommissionens ordförande P. K. Hansen. Det förefaller som om också kommunala uppdrag kunna gå i arv. Tydligen var staden nöjd med medlemmarna i nämnden då de återvaldes i flera perioder.

Efter det nyorganisationen var klar bestod nämndens arbete huvudsakligen i uppgörande av budget, utlysande av de tvenne årliga brandsynerna samt avgivandet av vissa utlåtanden.

Budgeten har givetvis visat en betydande stegring dels beroende på penningvärdets fall, dels på den ansvällning av utgifterna stadens tillväxt medfört och därav föranledda anskaffningar av redskap och anställning av befattningshavare. Så var budgetförslagets slutsumma för år 1918 12.607 mark, för 1925 hade den stigit till 40.750 mark och för 1941 till 74.370 mark, i vilket belopp ingick 55.000 mark till Frivilliga brandkåren i enlighet med avtalet. För år 1950 hade summan stigit till 602.660 mark därav 245.000 till kåren och 1958 till inte mindre än

4.126.635 mark därav 1.695.000 till brandkåren. I denna summa ingick ett anslag av 1.000.000 mark för inköp av en brandbil. Nedan följer en uppställning av 1918 och 1961 års budgeter.

Brandverket 1918

Brandmästarens lön	1.000: —
Dito vicebrandmästarens lön	200: —
3 brandvakter	4.500: —
3 brandvakters dyrtidstillägg å 50 mk i månaden	1.800: —
Sekreterararvode	50: —
Sotarlön å 35 p per spis	1.450: —
Sotarns dyrtidstillägg å 50 mk per månad	600: —
Dito olycksfallförsäkring	20: —
Reparation av brandsprutan Nr 3	400: —
Reparation av två bropumpar	200: —
Reparation av div. brandredskap	300: —
Ved och lyse	300: —
1 kontrollur	200: —
Brandsyner	86: —
Oförutsedda utgifter	1.500: —
	mk 12.606: —

I stadens budget för 1961 äro utgifterna av en annan storleksordning.

X. Brandverket

Brandnämnden, arvoden	32.000
Löner och arvoden till befattningshavare	1.269.960
Arvoden för brandsyn	120.000
Arvoden för brandalarmvakt (polisen)	25.000
Semestervikariatsarvoden	118.075
Brandalarmcentralen	46.000
Understöd åt brandkårer	
a) FBK i Mariehamn enl. avtal	1.203.500
b) Strandnäs FBK	526.600
Hyra för depå för FBK:s samlingsrum	65.400
Telefon	6.000
Ambulansbilen	50.000
Övriga utgifter	50.000
Arbetsgivares lagstadgade socialskyddsavgifter	78.750
	mk 3.591.285



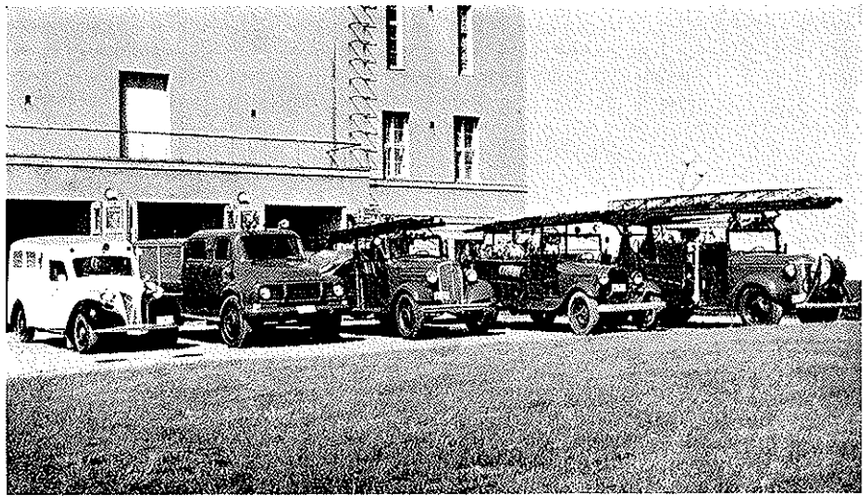
Mariehamns Frivilliga Brandkår den 1 maj 1961.

XI. Sotningsväsendet

Sotarmästarens löneförmåner	244.000
Telefonkostnader	33.000
Övriga utgifter	15.000
Arbetsgivares lagstadgade socialskyddsavgifter	12.200
mk	304.200

Sotningsväsendet har åtskilliga gånger berett både brandkommissionen, senare brandnämnden, samt även brandchefen bekymmer. Numera tyckes denna detalj funktionera klanderfritt. Då det visat sig nästan omöjligt att få en hyresvåning för en sotare, borde staden i någon av sina fastigheter bereda en sotarmästare en för detta yrke passande lokal.

Då stadshuset på 1930-talet planerades, tänkte man framför allt på att hålla utgifterna nere. I stadshuset fanns en tjänstebostad för eldare-gårdskarl och denne skulle även vara brandkårens rustmästare. Även stadstjänaren, som erhållit en liknande bostad, skulle även i viss mån vara behjälplig vid alarm och utryckning. Detta arrangemang visade sig med tiden mindre lämpligt, varför det anställdes en biträdande rustmästare. Men staden växte oavbrutet, det fordrades småningom utrycknings-klart manskap dygnet runt, varför man från 1957 hade 3 rustmästare anställda. På sätt och vis kan man sålunda säga att staden har en ordinarie brandkår på 3 man.



Brandredskapen utanför depoten i stadshuset 1961.

Några större eldsvådor inom stadens område har icke ägt rum. Brandkåren har dock deltagit i släckningar i de tidigare förorterna samt längre bort i olika kommuner och även deltagit i släckning av skogseldar.

Direktör Tore Hansen avled 1959 och till hans efterträdare valdes som ordförande i brandnämnden byggmästaren Hugo Eriksson och äro 1961 följande personer ledamöter i nämnden: byggmästaren Viktor Häggblom, affärsföreståndaren Elis Lindström och poliskonstapel Georg Wideman, suppleant urmakaren Bertel Wikström, stadsstyrelsens företrädare är affärsföreståndaren Lars Selenius. Brandchef är Egon Häggblom och vicebrandchef Bertil Ahlqvist. Brandchefen Häggblom är även kårchef för Mariehamns Frivilliga Brandkår med Olof Ahlqvist och Hjalmar Hägg som vicechefer. Kårchef för Strandnäs Frivilliga Brandkår är Georg Wideman med Harry Uppgård och Frid Jansson som vicechefer.

Med 1961 års ingång inkorporerades vissa delar av Jomala kommun med Mariehamns stad och då kom Strandnäs Frivilliga Brandkår, som arbetat i dessa förorter, att införlivas med stadens släckningsstyrka. Denna omfattar därför i detta nu Mariehamns Frivilliga Brandkår på 60 man, 3 brandbilar, 1 bil med mekanisk stege samt 1 ambulansbil, och Strandnäs Frivilliga Brandkår på 50 man, 1 tankbil försedd med frontspruta samt en bärbar motorspruta.

En ny brandlag har utfärdats, »landskapslag om brandväsendet av den 12 juli 1961», och den gäller icke enbart staden utan hela landskapet. Lagen är uppgjord i överensstämmelse med rikets brandlag. I denna nya lag åvälves kommunerna betydande skyldigheter beträffande brandskyddet. Staden kan exempelvis då innevånarantalet stigit till 8.000 åläggas att hålla en ordinarie brandkår.

Mariehamns Frivilliga Brandkår har sedan 1920-talets början handhaft en

brandkårs uppgift, en uppgift som skötts av frivilliga och utan alltför stora kostnader för staden. I tidsandan finnes en tendens att lämna liknande uppgifter såsom t.ex. just en frivillig brandkårsmans, trots att alla erhållit kortare arbetstid och högre inkomster. Det är för staden icke blott en ekonomisk vinning att hava en frivillig brandkår utan det är även av ett visst moraliskt värde, att en samhällsnyttig uppgift frivilligt utföres. Man måste fråga sig, huru länge intresset hos medborgarna för frivilligt brandvärn kommer att förslå, för att tillföra brandkårerna en tillräcklig manskapsstyrka.

HÄLSOVÅRDEN

Av Gunnar Jansson

1. Den allmänna hälsovården

1. Klimat och markförhållanden

För 50 år sedan var staden Mariehamn ännu en lantlig idyll, ett c:a 3 kvkm. stort område, som i öster och väster begränsades av de båda havsvikarna Slemmern och Svibyviken. I norr och söder hade man de båda utmarkerna, Norra och Södra kobetet, numera bebyggda. Kor, hästar, svin och höns utgjorde ett vanligt inslag i stadsbilden. Både människor och djur syntes trivas i det milda, om än något blåsiga och fuktiga havsklimatet. De centrala delarna av stadsplaneområdet hade ursprungligen upptagits av kärrmark och dräneringen var 50 år efter stadens födelse ännu icke slutförd. Vid skyfall och ihållande regn inträffade översvämningar. På ett fotografi, taget i början av 1900-talet, ser man hur småpojkar i båt stakar sig fram på Norra gatan. Ännu så sent som 1914, måhända senare, blommade hjortronen i Esplanaden.

2. Dränering och avlopp

Stadsläkaren Artur Gylling och hans föregångare hade upprepade gånger yrkat på en bättre dränering och anläggande av ett planmässigt avlopps- och kloaksystem. Först år 1911 sattes dräneringsarbetena i gång och pågick till år 1915, då stadens huvudavloppsledning åt öster ansågs fullbordad. Men stadens avloppsfråga var därmed ingalunda avslutad, den dyker då och då upp i stadsfullmäktige. Sålunda diskuterades dräneringen av stadens västra del åren 1920 och 1924 utan positivt resultat. Då inomhusbekvämligheter omkring 30-talet blev allt allmännare, skärptes avloppsfrågan ytterligare. Avfallsvattnet leddes ofta ofullständigt renat ut i stadens kloaker, t.o.m. i öppna diken vid sådana gator, där kloaksystemet icke var utbyggt. Enskilda gårdar och byggen i närheten av Österhamn ledde utan stadsmyndigheternas hörande och anvisning sina avloppsledningar ut i vassen därstädes. Avfallsvattnet stagnerade och gav upphov till en besvärande stank, som särskilt sommartid gjorde sig gällande. I en skrivelse till stadsfullmäktige 27. XI. 1937 angående de hygieniska förhållandena i Österhamn tar hälsovårdsnämnden i övervägande »utfyllande av stranden utöver den yttre vassgränsen och avloppsledningarnas utdragande på djupare vatten. Anskaffas för detta ändamål ett mudderverk, kan man samtidigt åstadkomma en fördjupning av hamnen, varigenom förhållandena ytterligare förbättras».

Den 20 maj 1932 beslöt hälsovårdsnämnden införa ett septictank-system enligt framlagt projekt av hrr. Jac Lundqvist och Axel Lindholm. Den 13 juni

samma år fastställde magistraten ritningar till de dekompositionsbrunnar, som härefter skulle tagas i bruk, jämte föreskrifter för deras byggande, godkännande och skötsel. Förbud utfärdades mot anläggande av avlopp till öppet dike. Septictank-systemet kom sedan alltmer till användning alltefter som staden växte och nya byggnader uppstod. Under 30- och 40-talen lät staden bygga allt flere avlopp. I samband med införandet av vattenledning år 1948 förnyades och omarbetades kloaksystemet enligt ett projekt som vattenledningskommittén den 20 jan. inlämnat till stadsstyrelsen. Vid Österhamn, söder om Societetshuset anlades en större emscherbrunn och därifrån en c:a 200 m. lång ledning ut i vattnet. Staden har nu ett vitt förgrenat kloaksystem, som fortfarande växer alltefterson nya gator uppstår. En biologisk reningsstation har länge varit ett önskemål och många gånger diskuterats. Men ovisst är, när målet kan förverkligas.

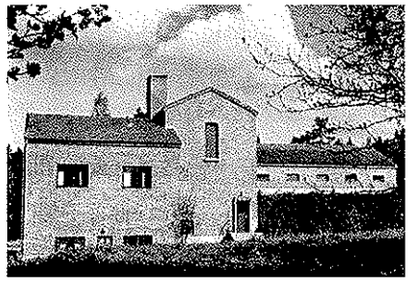
3. Vatten

För 50 år sedan var tillgången på vatten icke något större problem för stadens invånare, uppgående till c:a 1.200 personer. Varje gård hade vanligen sin egen brunn. Dessutom fanns stadens allmänna brunnar. Däremot fanns mycket att invända mot vattnets kvalitet, som vid upprepade provtagningar visat sig vara underhaltigt, t.o.m. hälsovådligt, i de flesta privata brunnar. Dessa var fel konstruerade, byggda med bristfällig isolering och förty rikligt tillflöde av infekterat ytvatten. Hälsovårdsnämnden försökte ideligen vid sina årliga syner åstadkomma en förbättring efter anvisade föreskrifter, men det räckte långt in på 20-talet, förrän anmärkningarna begynte glesna. Vid provtagningarna hade Badhusbrunnen och Ytternäsbrunnen visat den bästa kvaliteten.

Anläggning av en eller flere bergborrbrunnar hade sedan början av seklet diskuterats. I oktober 1911 föreslog red. J. Sundblom, att staden skulle anlägga en bergborrbrunn. Ärendet remitterades till hälsovårdsnämnden, som givetvis tillstyrkte förslaget. Det räckte dock ända till år 1916 förrän stadsfullmäktige återupptog frågan och bestämde sig för förslagets förverkligande. Vasa brunnborrningsbolag hade vidtalats att utföra arbetet till ett pris av 65 mk. per löpande meter, men meddelade senare, att det på grund av stegrade arbetskostnader (första världskriget pågick) måste höja priset till 90 mk. Stadsfullmäktige motsatte sig denna förhöjning och frågan förföll.

År 1926 beviljade stadsfullmäktige 45.000 mk för anläggning av en bergborrbrunn. Följande år igångsattes arbetet. Brunnen placerades i närheten av Södra gatans och Östra Esplanadgatans korsning. Senare skaffades ett el-pumpverk till densamma. Dess kapacitet var 500 lit. i timmen. Detta var icke mycket för det växande behovet av vatten under 30-talet, då varje bostadsbygge försågs med WC och badrum. De enskilda gårdsägarna försökte klara sitt behov av vatten genom att i källarvåningarna bygga cisterner av cement för uppsamlande av





Vattenverket vid Dalkarby träsk.

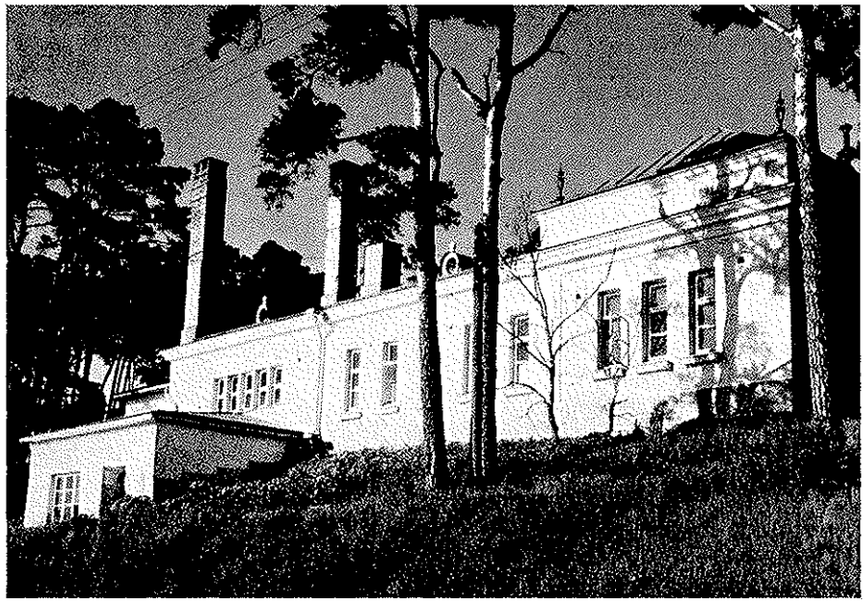
Bergborrbrunnen vid Södra gatan.

regnvatten. Detta vatten var ju i hög grad orent och infekterat, men kunde dock användas till spolning av klosetter. Som dricksvatten var det oanvändbart.

Man hade tänkt sig att genom en serie bergborrbrunnar skapa ett system, som skulle ge tillräckligt med vatten för stadens behov. Upprepade provborrningar under 30-talet gav dock negativt resultat. Frågan om ett vattenledningsverk och vattnets ledande från någon vattentäkt utanför stadens område blev aktuell. På grund av det andra världskriget blev avgörandet uppskjutet. Men omedelbart efter kriget vidtog drätselkammaren förberedande undersökningar. I första hand tänkte man sig Dalkarby träsk, c:a 4 km norr om staden, som vattenkälla. Den årliga regnmängden från träskets nederbördsområde beräknades och den årliga utströmningen av vatten uppmättes. Resultatet visade sig positivt. Man fann, att träsket skulle förslå som vattenkälla för ett samhälle om 5.000—8.000 personer. År 1946 tillsatte stadsfullmäktige en vattenledningskommitté under ordförandeskap av kapt. Wald. Höglund. Kommittén arbetade snabbt och effektivt. Den kunde tidigt år 1947 för stadsfullmäktige framlägga ett detaljerat projekt till vattenledning. Denna gång tvekade icke stadsfullmäktige. Uppförandet av vattenverket vid Dalkarby träsk och utläggningen av huvudledningarna anförtroddes åt Allmänna ingenjörsbyrån i Helsingfors. Ledningsrören inköptes från England och grävningsarbetena sattes i gång hösten 1947. Hela det följande året pågick arbetet. I början av år 1949 kunde vattenledningen tas i bruk. Vattnet har vid de analyser, som hälsovårdsnämnden regelbundet låtit utföra, visat god kvalitet. För närvarande torde icke många bostadshus i staden sakna vattenledning.

4. Bad och badplatser

Mariehamns badanstalt upphörde med sin verksamhet vid världskrigets utbrott i augusti 1914. Badinrättningen av trä förföll och revs på 20-talet. År 1928 beviljade stadsfullmäktige 410.000 mark för uppförandet av en kommunal bad-



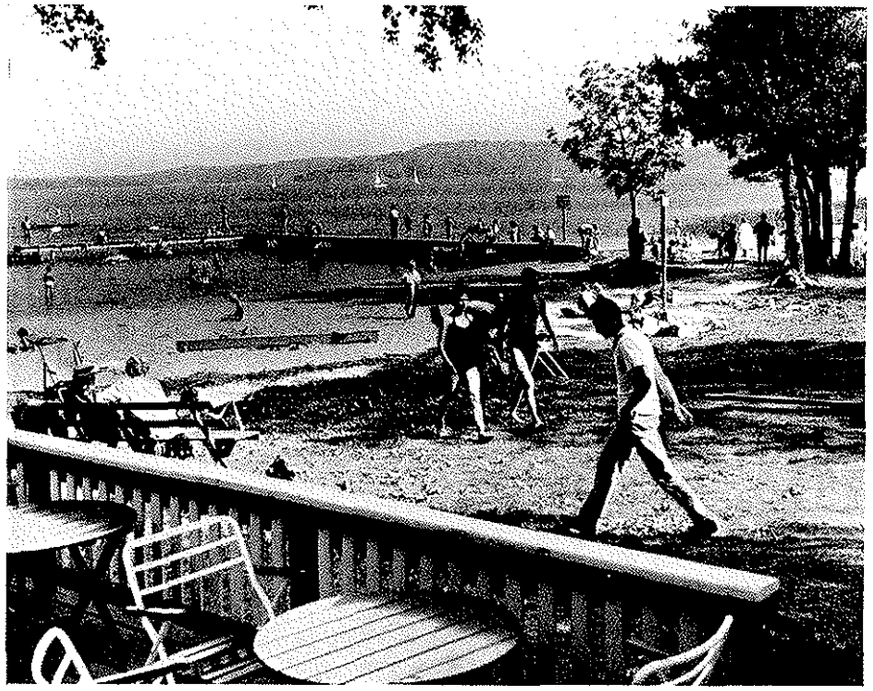
Mariehamns kommunala badinrättning.

stuga. Denna uppfördes på platsen för den förra badinrättningen efter ritningar av arkitekt Montell. Den är ännu i bruk.

Beträffande möjligheterna till friluftsbad har förhållandena i Öster- och Västerhamn sedan år 1911 försämrats på grund av de avlopp, som utmynnar där. Visserligen har vattnet vid Lilla holmens friluftsbad vid årliga undersökningar visat sig ofarligt för bad, men medvetandet om att stadens största avloppsledning utmynnar endast några 100 meter därifrån har vållat obehag för många. Sedan ett 10-tal år tillbaka har föreningen Folkhälsan upprätthållit ett friluftsbad vid Gröna udden. Det är huvudsakligen avsett för de yngsta. Även här har inträtt en försämring genom tältområdets omedelbara närhet, med risk för badvattnets förorening. Men Möckelö havsbad, livligt frekventerat av turister och semestrande ortsbor, har erbjudit samma möjligheter som förr till ett uppfriskande bad. Och skärgården utanför Mariehamn har med den ökade motorbåtstrafiken efter det andra världskriget blivit ett allt högre uppskattat utflyktsmål för badande turister och ortsbor.

5. Renhållning

Stadens avstjälpningsplats befann sig år 1911 norr om det planerade stadsområdet, på den platå som löper parallellt med den östra infartsvägen. Platsen kunde icke anses lämplig för ändamålet. Där tömdes såväl det torra avfallet som innehållet från latriner och gödselrum. Förutom den stank, som under den heta



Gröna Uddens badplats.

sommartiden spreds därifrån, var platsen ett tillhåll för råttor och flugor. Hälsovårdsnämnden hade visserligen anbefallt, att avfallet skulle kalkas och täckas med mo samt föreskrivit bestämda tömningstider, men föreskrifterna blev icke alltid iakttagna. På den tiden låg dock platsen på ett tämligen betryggande avstånd från bostadsområdet. I början av 30-talet, då bebyggelsen började sprida sig norrut och då en ny utfartsväg anlagts i omedelbar närhet till avstjälpningsplatsen, begynte man tömma avfallet i en däld söder om staden. Men då den livliga bebyggelsen under 30-talet spred sig även söderut, förspordes snart klagomål från de närmast boende. År 1937 föreslog hälsovårdsnämnden särskilda förbättringsåtgärder »till dess staden inom eller utom sitt eget markområde funnit en lämpligare plats för latrin och avfall».

Stadens befolkning hade sedan år 1920 mer än fördubblats och stadens markområde syntes för litet för att man där skulle kunna uppbringa en lämplig avstjälpningsplats. En kommitté för att utreda frågan om ordnandet av stadens renhållning tillsattes. Denna föreslog år 1941 inköp av ett område, stort 35.000 kvm., beläget c:a 2 km norr om staden, för ett pris av 210.000 mk. Samtidigt föreslog den en nogrann sortering av avfallet. Förslaget diskuterades i stadsfullmäktige vid flere möten, men det ansågs omöjligt att förverkliga under rådande krigstillstånd, med brist på transportmedel och arbetskraft.

I stället beslöt stadsfullmäktige utan hälsovårdsnämndens hörande att låta tömma avfallet i Österhamn, innanför det pålverk, som anlades ytterom vassområdet. En vaktmästare anställdes med uppgift att täcka avfallet och upprätthålla ordningen på platsen. Givetvis uppstod det många klagomål, särskilt bland de närmast boende, riktade icke blott mot avstjälpningsplatsens placering och förorenandet av vattnet i Österhamn utan även mot ordningen på området. Hälsovårdsnämnden och tillsyningsmannen gjorde sitt bästa för att göra klagomålen så litet befogade som möjligt. Sålunda föreskrevs, att området skulle omgärdas med plank, att avfallet skulle tömmas endast på bestämda och annonserade tider, sorteras och omedelbart täckas med grus eller mo.

Den fördelen vanns, att vassen i de centrala delarna av Österhamn utrotades, vilket hälsovårdsnämnden år 1937 föreslagit. Men det skedde på ett helt annat sätt än nämnden hade tänkt sig.

6. Råttkrig

En riklig förekomst av råttor är ett tecken på bristande renhållning. Ända fram till 50-talet var råttutrotning ett ständigt återkommande diskussionsämne såväl i hälsovårdsnämnden som i stadsfullmäktige. Det är ju klart, att råttorna skulle trivas i ett tätt befolkat samhälle, där hållandet av kor, svin och höns var så allmänt som i Mariehamn. Under det första och andra världskriget, då renhållningen av förklarliga skäl blev försummad, ökade råttornas antal i oroväckande grad.

Genom att premiera dödandet av råttor, genom att lägga ut gift och fällor försökte man decimera råttstammen. Resultatet var icke uppmuntrande. I en motiverad skrivelse till stadsfullmäktige den 11 dec. 1936 framhöll hälsovårdsnämnden, att en ordnad renhållning är ett oeftergivligt villkor för ett framgångsrikt bekämpande av råttor och möss samt föreslog en systematisk och omsorgsfull renhållning i staden. Samtidigt föreslog den, att i budgeten upptas en summa, stor 9.000 mk, »för en av staden ombesörjd och kontinuerlig tömning av gårdarnas uppsamlingskärl för sopor och köksavfall». Samma år beslöt hälsovårdsnämnden att genom magistraten ålägga alla gårdsägare »att för uppsamling av avskräde, sopor och annat fast avfall skall å varje bebyggd tomt finnas tillräckligt många med tätt lock försedda tunnor eller kärl, vilka böra vara vattentäta och tillverkade av plåt, inrymmande högst 100 liter». Nämnden beslöt även att genom magistraten ålägga gårdsägarna, »att efter den 1 maj 1937 nötkreatur, får, getter, svin, höns och annat fjäderfä icke må hållas å tomt, som intagits i stadsplan eller i byggnads plan». Hälsovårdsnämnden lät även något år senare trycka detaljerade renhållningsregler, som delades ut till stadens gårdsägare och gårdsdisponenter. Råttgift utlades årligen på de av råttor mest hemsökta gårdarna i staden.

Men utbrottet av det andra världskriget bidrog icke blott att fördröja utvecklingen utan även att försämra situationen. I medlet av 40-talet var råttorna

en verklig plåga för staden. Tätt intill stadsgränsen fanns en kvarn, där råttorna hade god tillgång på föda. Därifrån spred de sig snabbt över staden. Hälsovårdstillsyningsman Viktor Arvidsson, som år 1947 tillträdde tjänsten, lade in hela sin energi för att systematiskt utrota råttorna. Genom hans arbete och genom en småningom genomförd, förbättrad renhållning åstadkoms en påtaglig minskning av råttorna. Sedan början av 50-talet utgör de icke längre något svårbemästrat problem för staden.

7. Livsmedelskontrollen

År 1923 upptogs frågan om införande av kött- och mjölkkontroll till behandling i stadsfullmäktige. Frågan remitterades till hälsovårdsnämnden. År 1927 infördes en ofullständig mjölkkontroll, som främst gällde mjölkens renhetsgrad, smak och fetthalt. Samma år upptogs frågan om köttkontroll till förnyad diskussion. Distriktsveterinär Waldemar Plathin erbjöd sig att upprätthålla sysslan som köttkontrollör i en av honom och handl. J. W. Dahlman för ändamålet uppförd byggnad i omedelbar närhet till handl. Dahlmans korvmakeri och slakteri. I slutet av nov. 1927 ålades staden av jordbruksministeriet att inrätta en köttkontrollstation, emedan i staden fanns ett exportslakteri. Men i början av jan. följande år upphävdes jordbruksministeriets beslut av landskapsstyrelsen. Denna åtgärd gav upphov till en tvistefråga mellan landskapsstyrelsen och riket. I februari samma år förordnade likväl landskapsstyrelsen att köttkontroll skulle införas. Kontrollstationen godkändes senare på året av veterinäravdelningen vid lantbruksministeriet och veterinär Wald. Plathin förordnades att handhava kontrollbefattningen för ett halvt år åt gången. Kontrollstationen öppnades i januari 1932

Under de första åren av kontrollstationens verksamhet förekom många anmärkningar från veterinäravdelningen mot ordningen vid inrättningen, som bedrevs i privat regi. Från år 1936 övertog staden köttkontrollen, som sedan dess drivits under kommunal ledning. Dr. Plathin fortsatte att verka som kontrollör med halvårs-förordnanden ända till år 1955, då veterinär Arthur Eriksson övertog befattningen, vilken han fortfarande innehar.

År 1953, det år, då landskapet hemsöktes av en svår barnförlamningsepidemi, påbjöd hälsovårdsnämnden, att all konsumtionsmjölk skulle pasteuriseras. Nämnden har icke ansett sig kunna upphäva detta påbud, förrän fullständig livsmedelskontroll blivit införd i staden.

Efter kriget tillväxte stadens befolkning snabbt och begynte i början av 50-talet närma sig 4.000, den befolkningssiffra, vid vilken livsmedelskontrollen blir obligatorisk. År 1952 föreslog hälsovårdsnämnden, att staden måtte vidtaga åtgärder för införande av en fullständig livsmedelskontroll. År 1954 reserverade staden tomt för inrättningen och beviljade 1 milj. mk för planering och förberedande arbeten. Efter studier av kontrollstationer på andra orter i riket lät

hälsovårdsnämnden utarbeta ritningar och föreslog staden att omedelbart sätta i gång med bygget. Men stadens ekonomi var ansträngd av många kapitalinvesteringar och bygget uppsköts år efter år. Slutligen bestämde jordbruksministeriets veterinäravdelning, att livsmedelskontrollen senast år 1962 skulle vara ordnad och träda i funktion. Vid ingången av år 1961 saknar staden med dess 6.863 mantalskrivna invånare ännu obligatorisk livsmedelskontroll.

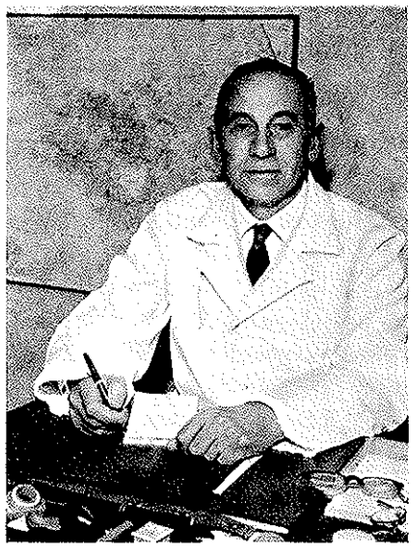
Enligt livsmedelsförordningen av år 1952 äger hälsovårdsnämnden tillsätta en eller flere livsmedelsinspektörer och under dem lydande kontrollörer. År 1954 utsåg hälsovårdsnämnden till inspektörer stadsläkaren Gunnar Jansson och veterinär Arthur Eriksson samt till kontrollör tillsyningsman Alfons Axén. Vidare beslöt nämnden, att kontrollören skulle 2 gånger i månaden och inspektörerna jämte polismästaren och kontrollören 2 gånger i året inspektera stadens samtliga livsmedelsbutiker och näringsställen.

8. Hälsovårdsnämnden

Enligt stadens hälsovårdsordning, fastställd år 1882, utgjordes hälsovårdsnämnden av stadens ordningsman och stadsläkaren såsom självskrivna och 3 valda ledamöter jämte 3 suppleanter. I riket antogs år 1927 en ny hälsovårdslag och en på denna grundad hälsovårdsstadga. Stadsläkaren Arthur Gylling tog för givet, att denna lag, som till stor del berör motarbetandet av smittsamma sjukdomar, skulle gälla även på Åland. I enlighet därmed uppgjorde hälsovårdsnämnden sitt förslag till budget för året 1928 och föreslog en omorganisation av nämnden i enlighet med den nya lagen. Men landskapsnämnden ansåg lagen ogiltig för Åland. Vid denna tid förekom talrika tvister mellan riket och landskapet beträffande lagstiftningsbefogenheterna. Då stadsläkaren år 1936 besökte medicinalstyrelsen, erhöll han det beskedet, att hälsovårdsnämnden i Mariehamn tyvärr måste grunda sina åtgärder på den år 1879 utfärdade och mycket föråldrade Helsovårdsstadga för Finland.

Det räckte ända till år 1945 förrän förhållandena mellan riket och landskapet beträffande hälso- och sjukvården på Åland blev reglerade. År 1947 kunde landstinget antaga en hälsovårdslag, som motsvarade rikets av år 1927. Enligt denna fick hälsovårdsnämnden större befogenheter, t.o.m. rätt att ådöma vite. Lagen av år 1947 har haft stor betydelse för den snabba utvecklingen av hälsovården i Mariehamn under 50-talet.

Enligt landskapets lag om hälsovården är hälsovårdsnämnden i Mariehamn sammansatt av »stadsläkaren; stadsveterinären, om sådan finnes; polismästaren; en stadens befattningshavare med erfarenhet i byggnadsfacket, vilken magtstraten äger förordna; stadsingenjören, om sådan finnes; samt enligt stadsfullmäktiges beslut minst 3 och högst 6 av fullmäktige valda ledamöter och samma antal ersättare». Staden saknar fortfarande stadsveterinär, men nämnden har haft för-



Dr. Gunnar Jansson

månen, att sedan år 1946 som medlem räkna distriktsveterinär Arthur Eriksson, vars sakkunskap då det gällt frågor rörande livsmedelskontrollen varit till stor nytta.

9. Hälsovårdsnämndens tjänstemän och befattningshavare

Med stöd av landskapets lag om hälsovården utarbetades och stadfästes under senare delen av 40-talet och början av 50-talet reglementen och instruktioner för nämnden och samtliga dess tjänstemän och befattningshavare. Reglemente och instruktioner för stadsläkaren, skolsköterskan och barnmorskan hade visserligen antagits av stadsfullmäktige i början av 40-talet, men ovisshet rådde om deras laga kraft på grund av osäkerheten rörande lagstiftningsbehörigheten.

Hälsovårdsnämndens ordinarie tjänstemän och befattningshavare har sedan år 1911 varit följande:

Stadsläkare:	
Gylling, Arthur	—1935
Jansson, Gunnar	1935—1958
Liljeström, Ulf	1958—
Sundhetspoliser (bisyssla):	
Karlsson, Karl Johan	—1926
Axén, Axel	1927—1947
Hälsovårdstillsyningsman (huvudsyssla)	
Arvidsson, Viktor	1947—1953
Axén, Alfons	1953—

Barnmorskor:	
Öhman, Ida Maria	—1921
Hellström, Annie	1921—1945
Snickars, Inez	1946—
Hälsosyster och skolsköterska:	
Sundberg, Svea	1946—
Kött- och mjölkkontrollörer:	
Plathin, Wald.	1927—1955
Eriksson, Arthur	1955—

Hälsovårdsnämndens ordförande har varit stadsläkaren utom åren 1954—1958, då veterinär Arthur Eriksson innehade ordförandeskapet.

II. Sjukvården

1. Sjukligheten

Under de senaste 50 åren har staden ingalunda gått fri för de farsoter, som tid efter annan svept fram över Europa och övriga delar av världen. Men några skrämmande former har dessa epidemier dock icke fått i vår stad, om man undantar åren efter det första världskriget, då »spanska sjukan» härjade här liksom annorstädes. Anhopade fall av difteri har inträffat ett par gånger: under det första och det andra världskriget. Lättare epidemier av scharlakansfeber, mässling, kikhosta och påssjuka har då och då förekommit. År 1953 då Åland var utsatt för sin svåraste barnförlamningsepidemi slapp staden undan med endast några få fall utan svårare förlamningar. Den senaste svåra influenssaepidemien, benämnd »asiatiska sjukan» inträffade vintern och våren 1957—58. I början av december 1957 måste såväl folkskolan som lyceet stängas för några dagar.

Tuberkulosen har här liksom på andra orter i riket ända fram till 50-talet skördat talrika offer. Följande tabell, gällande för 10-årsperioderna till år 1960, ger en belysning av tuberkulosens förekomst, som avspeglas i dödlighetssiffrorna. Uppgifter för år 1911 saknas.

Dödligheten i tuberkulos i Mariehamn åren 1912—1960.

	Döda i tuberkulos	Totalantalet döda
1912—1920	35	122
1921—1930	36	160
1931—1940	40	255
1941—1950	35	326
1951—1960	11	315



Mariehamns epidemisjukhus.

Vid bedömandet av denna tabell måste hänsyn tagas till befolkningssiffrorna. Den mantalskrivna folkmängden i Mariehamn uppgick år 1920 till 1.150, år 1940 till 2.617, år 1950 till 3.273 och år 1960 till 4.514 personer. Trots denna ökning av befolkningen visar dödligheten i tuberkulos en markant nedgång under de senaste 10 åren.

2. Epidemisjukhuset

Epidemisjukhuset, vars uppkomst belyses i förra delen av Mariehamns historia, fortsatte efter år 1911 som förut med sin verksamhet. Vid en renovering i slutet av 30-talet lät staden där inreda bl.a. ett tvätt- och badrum jämte septictank och avlopp. Från år 1945 var endast enstaka fall intagna för vård. Detta förhållande må räknas till skyddvaccinationernas och de moderna antibiotikas förtjänst. Sjukhuset upphörde med sin verksamhet år 1953, då Centralsjukhusets epidemiavdelning öppnades. I denna hade staden inlöst 3 platser.

3. Privata sjukhuset

Privata sjukhuset var år 1911 inrymt i gården Norra gat. 3, där det även begynt sin verksamhet. I början av 20-talet inskränktes dess lokaliteter genom att det till hyresvärden måste avstå ett av rummen. År 1922 erbjöd sig en möjlighet



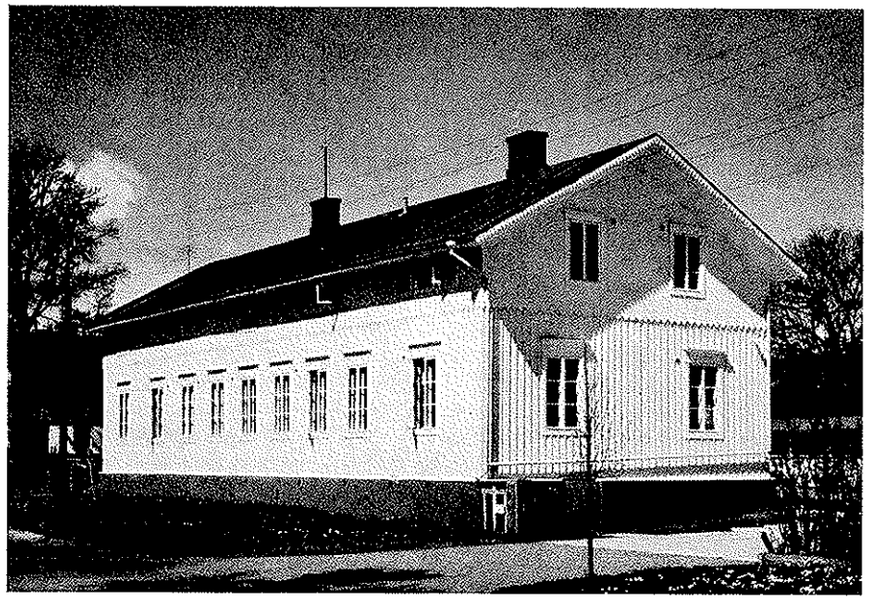
Privata sjukhuset, Norra gatan 24.

att inköpa gården Norra gatan 24 med tillgång till större utrymme. Den Öbergska donationsfonden omnämnd i förra delen av Mariehamns historia hade då vuxit till 150.000 mk men genom valutafallet efter världskriget förlorat största delen av sitt värde. Den räckte icke till för inköpet. Det resterande beloppet c:a 50.000 mk, täcktes med banklån.

Vid överflyttningen kunde sjukhuset utöka patientplatsernas antal till 8. Med understöd från landskapet och staden kunde det fortsätta med sin verksamhet till år 1937 då Mariehamns kommunala sjukhus öppnades. I privata sjukhuset vårdades årligen c:a 120—140 patienter. De senaste verksamhetsåren var ett av rummen reserverat för förlossningar.

4. Mariehamns kommunala sjukhus

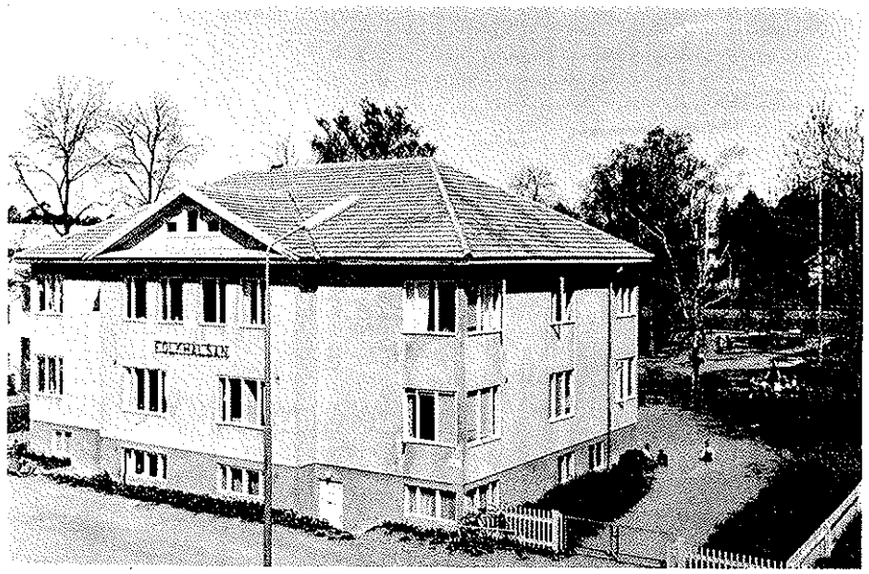
I testamente, dagtecknat den 29 april 1922 bestämde makarna August och Johanna Troberg, att deras gård och tomt, Norra Esplanadgatan 6, jämte en del inventarier efter deras död skulle överlämnas åt staden att användas för sjukvårdsändamål, eller om så icke vore möjligt, för likartat allmännyttigt ändamål. Sjöfartsrådet Troberg överlevde sin maka och dog den 18 januari 1935. Den 11 nov. samma år tillsatte stadsfullmäktige en kommitté för beredning av frågan



Mariehamns kommunala sjukhus.

om inrättande av ett sjukhus i den s.k. Trobergska gården. Efter förkastande av ett nybyggnadsförslag och efter inhämtande av medicinalstyrelsens råd och anvisningar inkom kommittén den 27 juni 1936 till stadsfullmäktige med förslag, ritningar och kostnadsberäkning till omändring av den gamla byggnaden i syfte att skapa ett sjukhus efter dåtida principer. Efter införskaffande av medicinalstyrelsens och landskapsnämndens utlåtanden godkände stadsfullmäktige förslaget, sedan Föreningen för Privata sjukhusets i Mariehamn stiftare och gynnare lovat att överlämna sin fasta och lösa egendom jämte alla sina fonder till staden. Ombyggnaden anförtroddes åt byggm. Hugo Eriksson, som inlämnat det lägsta entreprenadanbudet. Den 1 juli 1937 stod Mariehamns kommunala sjukhus, inrymmande 15 vårdplatser, redo att taga emot sina första patienter. Totalkostnaderna för bygget steg till 342.000 mk. För inventarier beviljade stadsfullmäktige dessutom 200.000 mk. Största delen av kostnaderna bestreds av medel, som erhållits genom att Föreningen för Privata sjukhusets i Mariehamn stiftare och gynnare till staden överlämnat all sin egendom, dock under villkor, att bestämmelserna i makarna Öbergs donation skulle följas. Gåvobrevet är daterat den 7 sept. 1937. En röntgendiagnostikapparat erhöll sjukhuset, då en enskild person från Lemland donerade 35.000 mk för ändamålet. Reglementet, fastställt den 4 juni 1937, föreskrev, att »stadsläkaren är sjukhusets läkare tills därom annorlunda förordnas.»

En föreställning om sjukhusets verksamhet får man genom en artikel i tidn. Åland av den 8 juli 1947: »Under de 10 år sjukhuset varit verksamt har där vårdats 3.523 patienter. Vårddagarnas antal stiger till 42.691 och antalet utförda operationer till 798.» Sjukhuset fortsatte verksamheten till oktober 1953, då Ålands Centralsjukhus hade öppnats. I detta hade staden tecknat 8 lasarettsplatser. Det kommunala sjukhuset togs i anspråk för åldringsvården och fick namnet Trobergshemmet.



Föreningen Folkhälsans gård, Styrmansgatan 10.

5. Tuberkulosvården

Problemet med tuberkulosvården fick länge vänta på sin lösning. År 1931 avböjde staden ett förslag om deltagande i ett av Åbolands svenska kommuner planlagt tuberkulossanatorium i Dragsfjärd. Samma avböjande skedde, då staden år 1935 erbjöds andelar i Nummela sanatorium. Att det under 20- och 30-talet icke gjordes förslag om byggande av ett sanatorium på Åland, bottnar måhända i den tidigare förhärskande åsikten, att klimatet här icke vore lämpligt för vården av lungsot. De sjuka måste söka vård utanför landskapet, vid sanatorierna i Nummela, Mjölbolstad och Pemar, om plats stod att uppbringa. Men detta var icke alltid fallet.

Föreningen Folkhälsan på Åland, vars ordförande var lantrådet Viktor Strandfelt, hade efter kriget gjort försök att få tuberkulosvården i landskapet ordnad. Olika förslag framställdes men måste förkastas. År 1948 inköpte föreningen gården Styrmansgat. 10 i avsikt att där inrätta ett vårdhem för tuberkulösa. År 1949 bildades ett kommunalförbund för tuberkulosvårdens ordnande, sedermera

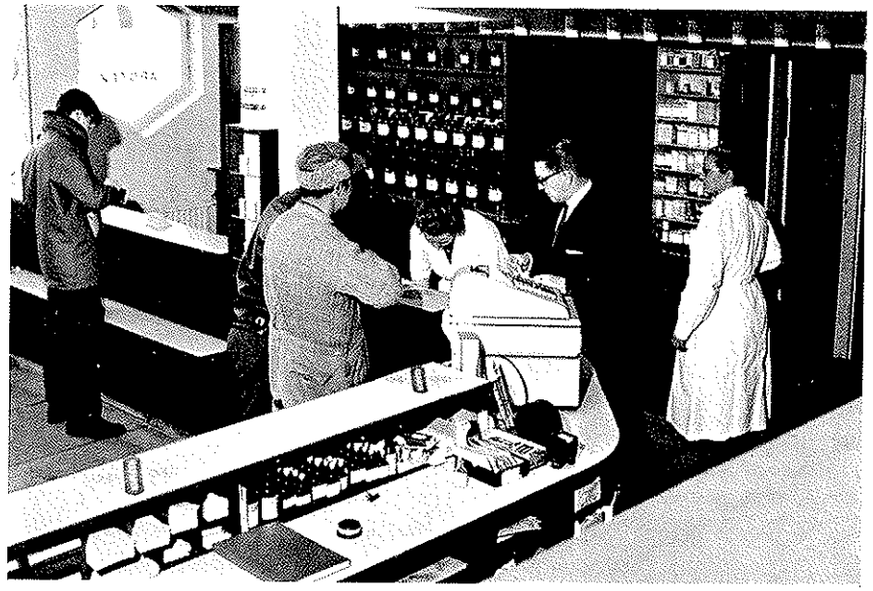
Ålands tuberkulosdistrikt, i vilket även staden ingick. I slutet av år 1949 öppnades landskapets första anstalt för vård av lungtuberkulos, Ålands Vårdhem, för vilket tuberkulosdistriktet upphyrt ovannämnda av Folkhälsan ägda gård. Vid denna tidpunkt hade man redan beslutat att i samband med Centralsjukhuset bygga ett sanatorium. Ålands Centralsanatorium stod redo att mottaga patienter den 9 april 1952. Därmed var den segslitna frågan om tuberkulosvården löst icke blott för Mariehamns del utan även för hela landskapet. I centralsanatoriet hade staden tecknat 10 platser.

6. Sinnessjukvården

Stadens sinnessjuka hade beträffande vårdmöjligheterna ända fram till 30-talet icke bättre ställt än de tuberkulösa. De svåraste fallen vårdades på något av statens sinnessjukhus; såväl i Lappviken, Pitkäniemi och Niuvanniemi har sinnessjuka från Mariehamn varit intagna. Frågan om ett sinnessjukhus på Åland dök första gången upp i stadsfullmäktige år 1926 och diskuterades flere gånger under de följande åren. Den 4. 7. 1928 beslöt staden sig för anslutning till ett gemensamt sinnessjukhus för hela Åland. Ett kommunalförbund för sinnessjukvården bildades. Ritningarna till det nya sinnessjukhuset utarbetades av arkitekt O. Bomansson och år 1933 sattes bygget igång. Den 1 mars 1934 stod Ålands sinnessjukhus, nu benämnt Grelsby sjukhus, med 54 platser redo att mottaga sina första patienter. Ursprungligen hade staden tecknat endast 4 platser i sjukhuset, men dessa måste småningom utökas så att Mariehamn under 50-talet innehade 9 platser.

7. Ålands Barnbördshus

I juni 1934 anhöll barnmorskan Hilja Lövroth från Vårdö hos stadsfullmäktige om bidrag, minst 10.000 mk, för upprätthållande av ett privat barnbördshus i Mariehamn. Efter hälsovårdsnämndens hörande avslogs hennes anhållan, emedan ingen plan över företagets realiserande förelåg. Hösten 1934 upptog Ålands Marthadistrikts förbund tanken på upprättande av ett förlossningshem i anslutning till Privata Sjukhuset. En kommitté hade redan uppgjort plan och kostnadsberäkning för anstalten. Planen blev dock icke förverkligad. I januari 1936 öppnade barnmorskorna Inez Snickars och Ragnhild Mattsson ett privat barnbördshus i gården Nygatan 10. Emedan lokaliteterna där snart visade sig för små, hyrdes av lantrådet Viktor Strandfelt hans villa, Hamngat. 9, för ändamålet. Där fortsatte Ålands Barnbördshus, såsom det vanligen benämndes, sin alltmer ökande verksamhet ända till år 1949, då en barnbördsavdelning öppnades vid Allmänna sjukhuset i Godby. Från år 1953 arbetar en förlossningsavdelning vid Ålands Centralsjukhus.



Stamapoteket, Torggat. 12. Apotekare Fjalar Grönberg innanför disken.

8. Apotek

Stadens första apotek, Stamapoteket, innehades av apotekaren Axel Dammerts arvingar till år 1923, då apoteket såldes åt apotekaren Emil Grönberg. Då denne dog år 1940 övertogs apoteket av hans arvingar. År 1949 övertogs apoteket av provisorn, fil.mag. Fjalar Grönberg, som ännu äger och föreståt detsamma. Apoteket flyttades i slutet av år 1952 från hörnet av Torget och Strandgatan till en för ändamålet nybyggd och tidsenligt inredd lokal, belägen i hörnet av Torggatan och Norra gatan, i den s.k. Apoteksgården.

Mariehamns andra apotek, Nya apoteket, grundades år 1940. Apoteksrättigheterna gavs åt apotekaren Carl Sundström, som ännu innehar detsamma. Det var ursprungligen inrymt i gården Norra gatan 21 vid korsningen av Norra gatan och Östra Espl.gatan, men flyttades den 1. 2. 1955 till Ålandsvägen 18.

III. Folkhälsoarbetet

Redan före år 1911 kunde man finna en icke oväsentlig förebyggande hälsovård. Vaccination mot smittkoppor var obligatorisk. Vid smittsamma sjukdomar och epidemier sökte man genom isoleringsåtgärder hindra sjukdomens utbredning. Varje sommar, då stadens brunnar var infekterade av ytvatten med en rik bakterieflora, uppmanade hälsovårdsnämnden genom annons i tidn. Åland stadsinvånarna att koka sitt dricksvatten. Men med nutida folkhälsoarbete i dess lagstadgade former kan ju dessa åtgärder icke jämföras.

1. *Skolhälsovården*

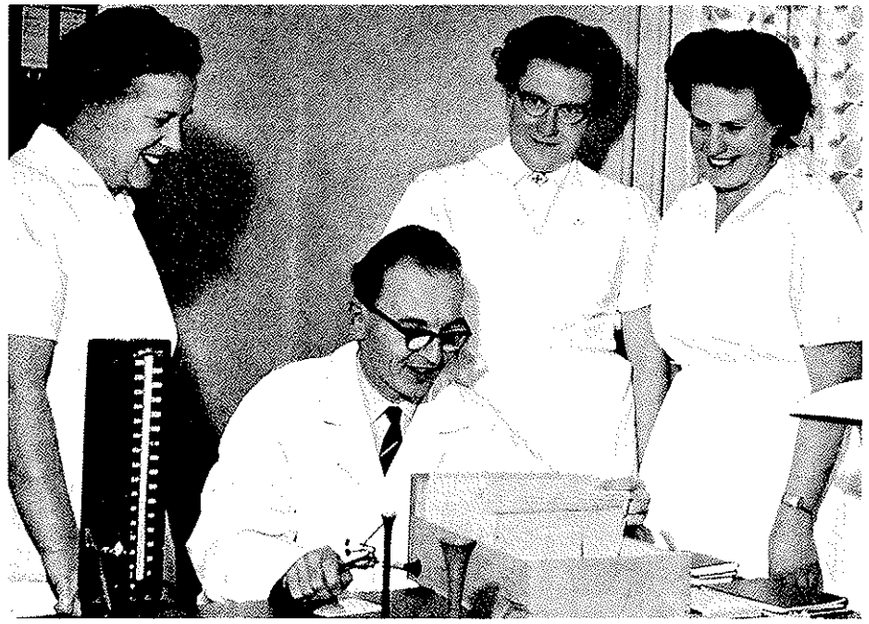
I sept. 1921 beslöt stadsfullmäktige att inrätta en skolläkarbefattning vid stadens folkskola. Till dess första innehavare utsågs stadsläkaren Arthur Gylling. Denna syssla innehade han till sin död den 30 januari 1942. I det reglemente för stadsläkaren, som därefter antogs, bestämdes att han även skulle vara läkare vid stadens folkskola. Reglemente för skolsköterska hade antagits redan år 1939, men tjänsten blev ordinariter besatt först år 1946, då staden anställde hälsosyster. Sedan år 1952, då lagen om läkarverksamheten vid folkskolorna antogs, bedrivs skolläkarverksamheten med bidrag ur landskapsmedel. I stadens nya folkskola, som togs i användning år 1954, finnes utrymme enkom inrett för läkarens, skoltandläkarens och skolsköterskans verksamhet. Från sistnämnda år har regelbundna mottagningar av läkare och hälsosyster varje vecka varit ordnade därstädes.

Som skoltandläkare fungerade sedan år 1936 tandläkare Elis Lundberg ända till sin död år 1959. År 1956 stadfästes lagen om tandläkarväsendet vid folkskolorna. I landskapet antogs motsvarande lag år 1960. Enligt denna åtnjuter varje folkskolebarn fri tandvård. Till ny skoltandläkare antogs år 1960 odont.lic. Christina Ekblom.

2. *Rådgivningsverksamheten*

År 1936 föreslog hälsovårdsnämnden, att staden måtte anställa en hälsosyster, som huvudsakligen skulle ägna sig åt spädbarns- och moderskapsvården men samtidigt fungera som skolsköterska. Förslaget ledde endast till den åtgärden, att reglemente för skolsköterska antogs år 1939.

På initiativ av Marthadistrikts-förbundet hade år 1935 en rådgivning för spädbarn vidtagit under ledning av med.lic. Inga Schröder. Rådgivningen upphörde, då hon hösten 1938 flyttade från staden. År 1939 anhöll Mariehamns Marthaförening hos stadsfullmäktige om medel för upprätthållandet av en rådgivningsbyrå för spädbarn. Rådgivningen, som var förlagd till kommunala sjukhuset, hade knappt kommit i gång, förrän den måste upphöra, då kriget utbröt och stadsläkaren inkallades i militärtjänst. Rådgivningstanken fick sedan ligga nere till krigets slut. År 1944 öppnade föreningen Folkhälsan en rådgivningsbyrå för spädbarns- och mödravård i Mariehamn, Neptunigat. 47. Till dess första läkare utsågs med.lic. Oskar Tudeer, som dock på grund av sin arbetsbörda och det långa avståndet från Godby efter någon tid avsade sig befattninggen. Därefter fortsatte stadsläkaren som byråns läkare. Folkhälsans rådgivningsbyrå övertogs år 1946 av staden, sedan lagarna om kommunala hälsosystrar, barnmorskor och rådgivningsbyråer blivit antagna av landstinget. Samtidigt utsågs fröken Svea Andersson, senare gift Sundberg, till kommunal hälsosyster och fröken Inez Snickars till barnmorska. Den kommunala rådgivningsverksamheten hade startat.



Doktor Ulf Liljeström på rådgivningsbyrån, omgiven av fr.v. barnmorskan Inez Snickars och hälsosystrarna Solveig Schönberg och Svea Sundberg.

Vid denna tid var rådgivningen inrymt i förra stadsläkaren Arthur Gyllings mottagningslokal, Norra gat. 2. Men då utrymmena här visade sig vara för små, hyrde staden år 1954 en större lokal i Föreningen Folkhälsans gård, Styrmansgatan 10. Rådgivningsverksamheten har år efter år utökat och sedan år 1956 har i byrån under bestämda och annonserade tider hållits mottagning alla dagar utom lördagar. Nästan alla blivande mödrar och barn upp till skolåldern är numera inskrivna och kontrollerade vid byrån. Barnen vaccineras icke blott mot smittkoppor utan även mot difteri, kikhosta och stelkramp. Sedan år 1958 har vaccination mot polio utförts i växande omfattning.

3. *Dispensärverksamhet och skärmbildsundersökningar*

År 1936 öppnade föreningen Folkhälsan på Åland sin dispensärbyrå. Läkare vid densamma var med.lic. Inga Schröder. Byrån var inhyst i gården Köpmansgat. 10 (tidigare Ålandsgatan). Åren 1939—45 förestods dispensären av med.lic. Ben Stjernschantz. Efter hans bortflyttning förvärvades med.lic. Tor Ulfstedt, lungspecialist, till läkare vid byrån. Han förestod densamma till år 1947, då han erhöll tjänst på annan ort. De två följande åren hade föreningen Folkhälsan svårt att få tjänsten besatt. Den uppehölls av flere, tillfälligt anställda läkare för kortare

perioder åt gången. År 1950, då Ålands vårdhem öppnats och Centralsanatoriet stod i bregrepp att byggas, lyckades man förvärva överläkaren vid Nummela sanatorium, med.lic. Erik Nordström till läkare för tuberkulosvården på Åland. Tuberkulosbyrån är sedan år 1952 inrymd i Centralsanatoriet, som då öppnades.

Den första skärmbildundersökningen, som var frivillig, företogs i Mariehamn år 1945 på initiativ av föreningen Folkhälsan. År 1949 blev skärmbildsundersökningen obligatorisk och sedan år 1950 har den utförts vartannat år. I början av 40-talet begynte man Calmettevaccinera de nyfödda barnen på Ålands Barnbördshus. Vaccineringen skedde givetvis med mödrarnas samtycke. Calmette-vaccinationen blev därefter allt allmännare. På förlossningsavdelningen vid Ålands Centralsjukhus vaccineras alla friska och fullgångna barn mot tuberkulos. Genom tuberkulinprov kontrolleras de därefter på rådgivningsbyrån. Ifall vaccineringen utfallit negativt calmettas de på nytt. På folkskolans första klass göres ånyo tuberkulinundersökning av samtliga elever och ev. förnyad Calmette-vaccination. Alla dessa åtgärder i samband med en effektiv och sakkunnig sanatorievård har medfört, att tuberkulosen icke blott i Mariehamn utan i hela landskapet snabbt minskat under de senaste tio åren.

4. Föreningar i folkhälsoarbetets tjänst

Föreningen Folkhälsan på Åland har, såsom av denna historik framgår, sedan medlet av 30-talet gjort aktningsvärda insatser, vilka även kommit hälsovården i Mariehamn till godo. Särskilt på tuberkulosens och rådgivningsarbetets områden har föreningen varit föregångare till en verksamhet, som senare blivit lagstadgad.

Ålands distrikt av Finlands Röda Kors med stationsort i Mariehamn bildades under det senaste världskriget. Även denna förening har varit verksam i hälsovårdsarbetet genom anordnande av hemsjukvårds- och förstahjälpkurser, genom sin medverkan i blodtjänsten vid Ålands Centralsjukhus och genom sina utlåningsdepåer av sjukvårdsutensilier.

Den betydelse, som idrottsorganisationerna haft i sin strävan att skapa ett sunt och livskraftigt släkte, må även nämnas i detta sammanhang.

SOCIALVÅRDEN

Av Tor Beckman

Då invånarantalet i Mariehamn var mycket litet, när staden grundlades — mellan 30 och 40 personer — är det utan vidare klart, att socialvården i samhället under de första åren måste ha varit mycket ringa. Så småningom fick stadens myndigheter dock taga befattning också med frågor av hithörande art. Folkmängden i Mariehamn växte emellertid mycket långsamt. År 1870 fanns här ännu blott 258 personer och år 1880 420.

Under de fem första åren, eller från 1861 t.o.m. 1865, gavs här intet fattigunderstöd. Ingen hade heller anhållit därom. Men 1866 erhöll en stadsbo ett tillfälligt understöd om 10 mk. Ansvaret för fattigvården i staden delades till slutet av år 1869 av myndigheterna i Mariehamn och Jomala kommun. På eget initiativ tog staden sistnämnda år hand om sina mindrebemedlade. Rektorn vid elementarskolan i Mariehamn Karl Mikael Kandolin ombetroddes vid ett sammanträde år 1869, vid vilket frågan om fattigvården i staden behandlades, att förvalta de disponibla medlen för ändamålet tills en direktion enligt laga föreskrifter hade blivit tillsatt. Denna direktion valdes den 11 augusti 1869 och bestod av följande medlemmar: Rektor K. M. Kandolin, handlandena Alexej Hämäläinen och Karl Johan Ingman samt lotsåldermannen Johan Sjöblom. Ordförande blev kyrkoherden V. M. Roslin.

Reglemente för stadens fattigvård, utarbetat av direktionen, blev av guvernörsämbetet godkänt den 28 februari 1870. Besvär anfördes emellertid. Direktionen uppgjorde därför nytt förslag, vilket blev vederbörligen stadfäst 16/10 1871. Detta reglemente följdes till början av år 1880, då ett nytt, uppgjort i överensstämmelse med hans kejserliga majestäts nådiga förordning angående fattigvården i Finland, togs i bruk.

Under de första tio åren utdelades i fattigunderstöd i staden sammanlagt endast 350 mk. På 1870-talet gick flere år utan att något understöd behövde ges. Alla hade tydligen skäliga inkomster, i varje fall så mycket att de kom till rätta utan att behöva hjälp av samhället.

När stadens invånarantal så småningom växte, ökade helt naturligt också behovet av socialhjälp. Men ännu vid sekelskiftet var behovet av denna hjälp obetydlig. Den goda andan inom samhället och allas ansträngningar att försöka klara sig på egen hand gav fortfarande goda resultat. Fattigvårdsstyrelsen vakade naturligtvis över att ingen, som var i behov av hjälp, blev bortglömd. Ännu vid sekelskiftet hade fattigvårdsbudgeten icke nått upp till tvåtusen mk.

De medel, som var behövliga för socialvården, hopbragtes i huvudsak genom uttaxering. Små belopp inflöt dessutom genom uttag av en viss procent vid bouppteckningar. Ganska vanligt var det även att minnesgoda stadsbor gav en slant till de fattiga vid barndop, bröllop och begravningar. Och stundom förekom det, att i staden arbetande rederier lade en skärv i kassan för dem som hade det ekonomiskt svårt och bekymmersamt.

Ännu långt in på 1900-talet var fattigvårdsbudgeterna mycket små. År 1914 kom man upp till 4.500 mk och fem år senare till 15.000 mk Sistnämnda år hade inflationen gjort sig märkbart påmint. År 1924 steg summan till 33.633 mk. Tio år senare, eller 1934, utgjorde budgetsumman 188.925 mk.

Invånarantalet i Mariehamn var år 1890 enligt kyrkoboken 618. År 1950 fanns här 4.217 kyrkoskrivna personer och den 1 januari 1961 omkring 7.800. Att socialvårdskostnaderna stigit i proportion till stadens tillväxt, är ganska självklart. Budgetens slutsumma för socialvården utgjorde för år 1961, alltså jubileumsåret, 46.769.920 mk.

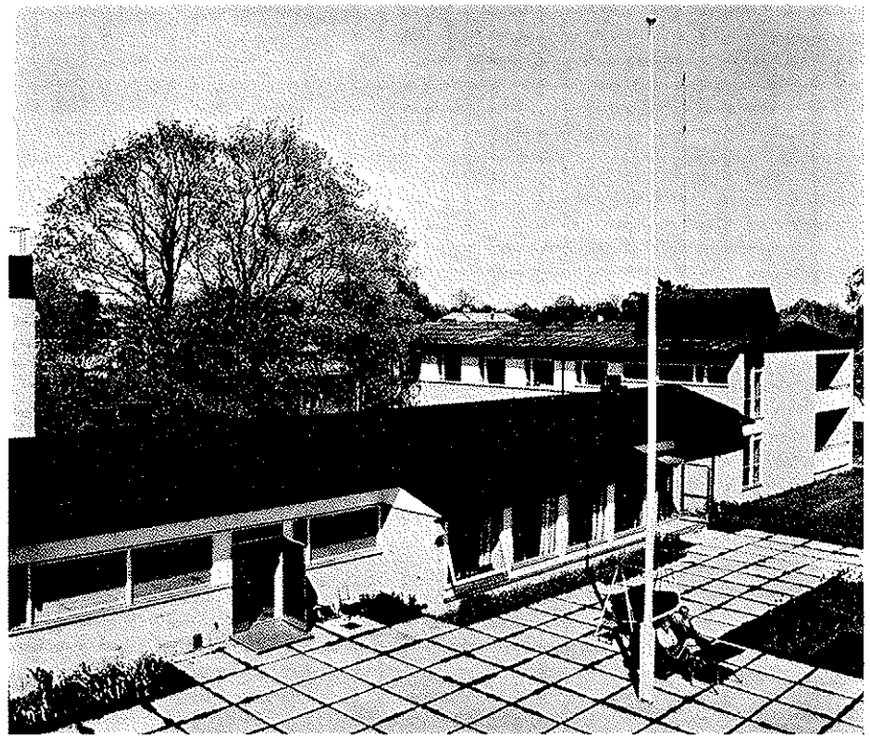
År 1920, då Ålands kommunalhem byggdes, hade Mariehamn i egenskap av delägarkommun, rätt att där få vård för sina fattiga. Platserna i det hemmet var fördelade enligt kommunernas folkmängd. Då Mariehamn vid den tiden hade blott ett fåtal som behövde fullständig vård räckte platserna väl till.

År 1927 byggde staden med tanke på de mindrebemedlade en gård, som gått under namnet »De gamlas hem». Detta hem har två lägenheter om ett rum och kök och tio enrums lägenheter med hällspis. I det hemmet har mottagits som »gäster» både betalande och icke-betalande. »De gamlas hem» har under årens lopp fyllt ett verkligt behov. Allt ännu är det behövligt och fullbelagt.

År 1935 fick staden genom testamente övertaga sjöfartsrådet August Mathias Trobergs gård vid Norra Esplanadgatan. Den skulle användas för sjukhusändamål och för hjälp av fattiga. Gården ombyggdes och tillbyggdes och blev så stadens eget hem för hjälpbehövande. Den 1 januari 1954 skedde inflyttningen. Att det varit till stor glädje och välsignelse för många är uppenbart. Då detta hem blev färdigt, uppsade staden medlemskap i Ålands kommunalhem. Stadens eget hem fick efter donatorerna namnet »Trobergshemmet».

Det visade sig emellertid snart, att Trobergshemmet var för litet för den snabbt växande staden. Ett nytt hem, rymligt och vackert och i hög klass, byggdes fördenskull åren 1958—1960, också det på Trobergshemmets tomt. Det nya Trobergshemmet, som kostade ca 72 miljoner mk, har fått de allra amplaste lovord av alla, både experter och icke-experter, som besökt och inspekterat detsamma. De gamla där trivs utomordentligt. Allt har ju också gjorts för att trivseln i hemmet skall vara den bästa möjliga. Den gamla byggnaden, makarna Trobergs eget hem, har, sedan det nya huset kommit till, blivit ett hem för kroniskt sjuka.

Socialvården kommer ofta i beröring med mentalt sjuka, som är i behov av sjukhusvård. Huru staden sörjer för dem, skildras på annan plats. För vården av psykiskt efterblivna har staden dessutom del i Kårkulla-hemmet i Pargas.

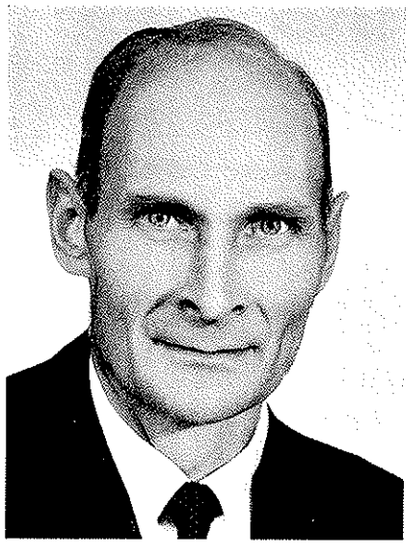


Det nya Trobergs hemmet.

Socialvården i siffror:

	1952	1960
Mantalskriven befolkning	3.487	4.680
Personer i direktvård	30	44
Hemunderstöd	85	99
Understödstagande stadsbor	125	98
Understödstagare från andra orter	13	41
Alkoholmissbruk	28	45
Moderskapsunderstöd	80	92
Familjebidrag	16	13
Antal barnbidrag	1.022	1.273
Barnbidrag i milj. mark	14,8	18,5
Totalutgifter för socialvården i milj. mark	5,8	22,2
Nettoutgift per invånare i mark	1.452	3.109
Vårdtagare i % av hela folkmängden	3,3	4,5

Socialvården i vårt land är i våra dagar mycket väl ordnad och de kommunala socialnämnderna har en massa olika uppgifter på sitt program. De har hand om



Harry Lindfors

utbetalningen av moderskapsunderstöd, barnbidrag, familjebidrag, invalidunderstöd ävensom en hel del andra understöd. — Den som här i Mariehamn har att hålla alla trådarna i sin hand ifråga om socialvård är socialsekreteraren. Han har ock att bereda alla de frågor, som socialnämnden har att ta ställning till. Socialsekreterarens arbetsbörda har de senaste åren ökat betydligt. Att socialsekreteraren i Mariehamn är självskriven medlem i Trobergshemmets styrelse är som sig bör. Som första socialsekreterare i staden anställde stadsfullmäktige från 1 januari 1952 överkonstapeln Harry Lindfors. Han har alltsedan dess med intresse och stor framgång handhaft sitt ansvarsfulla värv. På grund av det ökade sociala arbetet har staden från 1/1 1961 dessutom anställt som socialinspektris socionomen Greta Rothberg. Som Trobergshemmets föreståndarinna fungerar sedan 1960 socionomen Sirkku Spolander. Vid ingången av jubelåret hade staden tre hemsystrar i sin tjänst, nämligen Seidi Andersson, Brita Söderlund och Kerstin Asplund.

Socialvårdsarbetet i vår stad har hela tiden gått i rätt riktning. Ingen torde kunna klaga på att de myndigheter, som haft med den sociala vården att göra, inte skulle ha följt med sin tid. Både socialnämnd och stadsfullmäktige har under stadens 100-åriga tillvaro med hjärtat på rätta stället haft hand om den grupp i samhället, som haft det ekonomiskt tungt och svårt. Samma anda att tänka varmt och handla vackert ifråga om socialvården kommer utan tvivel att besjäla också de förtroendemän, som i framtiden i vår stad äger att ta ställning till sociala frågor och problem.

UNDERVISNINGSVÄSENDET

Av Erik Sundberg

Stadens folkskola

Mariehamns folkskolas historia kan anses ha tagit sin början år 1871. Sedan ett större antal medlemmar av Mariehamns stadsförsamling hos dåvarande kyrkoherden i Jomala, V. M. Roslin, anhållit om utlysande av stämma, där stadsborna skulle höras angående inrättande av en folkskola i staden och stämman blivit vederbörligen utlyst, sammanträdde stadsborna i Societetshuset den 22 augusti 1871. Därvid beslöts att en skola, företrädesvis för flickor, skulle i staden inrättas. Staden skulle bekosta rum, ved och lyse för skolan och dess lärarinna. Lönebidrag skulle utverkas av allmänna medel.

Av i staden skattskrivna personer skulle varje man betala 50 penni och varje kvinna 25 penni. Varje affärsrörelse, tjänsteinnehavare, lön- eller pensionstagare osv. skulle påsättas ett visst antal röster för uttaxering. Elevavgiften bestämdes till 2 mark för elever hemmahörande i staden. Övriga skulle erlägga dubbel avgift. Medellösa elever skulle intagas avgiftsfritt.

Vid stämman donerade handlanden vicekonsul Nikolaj Sittkoff 1.000 mark till grundfond för den planerade skolan. Dessutom utlovade han 200 mark till anskaffande av inventarier (på villkor att han befriades från andra utgifter än terminsavgifter för sina barn).

I den första skoldirektionen invaldes vicekonsul N. Sittkoff, doktor M. Calonius, rektor K. M. Kandolin, navigationsskolläraren A. Öhberg och lotsåldermannen J. Sjöblom. Till direktionens ordförande valdes senare elementarskolans rektor K. M. Kandolin.

Emot stämmans beslut anförde ett antal stadsbor besvär, först hos guvernörsämbetet i Åbo och Björneborgs län och sedan hos Kejserliga senaten i Helsingfors, vilken emellertid i ett den 24 maj 1872 avgivet utslag fastställde stämmans beslut. Följande år, 1873, beviljade senaten 600 mark att betalas som årlig lön åt lärarinnan, räknat från det år skolan träder i verksamhet.

I januari 1874 valdes kyrkoherden V. M. Roslin till folkskolinspektör, varvid han »icke ansåg sig berättigad att afsäga sig förtroendet», och i juni samma år antogs folkskollärarinnan Anna Mathilda Jansson från Sverige till lärarinna och föreståndarinna vid skolan. Utrymmen för skolan upphyrdes i fastigheten Torggatan 11

Folkskolan började sin verksamhet den 1 september 1874, varvid inskrevs 30 elever, 25 flickor och 5 gossar. Den yngsta eleven var nio år. Tidigare hade »några af stadens fruntimmer välvilligt och kostnadsfritt» sysselsatt sig med barnens undervisning några dagar i veckan.

Som en rätt märklig omständighet kan annoteras, att såväl lyceets som sjöfartsläroverkets föregångare var i verksamhet i staden flera år före folkskolans tillkomst.

De första tio åren av sin verksamhet arbetade skolan i hyrda lokaliteter. Den flyttade under denna tid ej mindre än tre gånger, innan den från höstterminens början år 1884 fick eget för ändamålet byggt hus, Norra Esplanadgatan 8, nuvarande Ungdomsgården. Att skolan så snart kom under eget tak berodde åtminstone delvis på att en fastighet genom testamente kom i stadens ägo »att användas för stadens folkskoleinrättning». De vid försäljningen av denna fastighet erhållna medlen täckte delvis kostnaderna för det nya skolhhuset, där utrymmen även disponerades av stadens myndigheter och en sal användes för gudstjänster.

Skolans första lärarinna fröken Jansson kvarstod endast ett år i sin befattning. De följande två åren tjänstgjorde vid skolan fröken Maria Johansson, som sedan ingick äktenskap med direktionens ordförande rektor Kandolin. Efter dennes frånfälle år 1881 tillhörde hon tio år skolans direktion. Skolans tredje lärarinna var fröken Anna Rosenberg. Hon efterträddes år 1880 av fröken Klarry Rajander, nydimitterad från seminariet i Ekenäs. Fröken Rajander var skolans föreståndarinna till sitt frånfälle år 1926.

På grund av ökat elevantal anställdes vid skolan år 1885 en biträdande lärarinna. Bland fyra sökande valdes en av skolans tidigare elever, den blott sextonåriga Alma Ahlfors. Hon genomgick senare Ekenäs seminarium, varefter hon tjänstgjorde vid skolor i Nyland. Som pensionerad återflyttade hon till Mariehamn och var på stadens hundraårsdag den äldsta infödda mariehamnaren.

År 1885 infördes goss-slöjd på skolschemat, med fröken Rajander som lärare, sedan hon »på egen bekostnad och af intresse för slöjden under sommaren genomgått en slöjdkurs». Från hösten 1894 hade skolan tre lärarinnor, två i högre skolan och en i lägre.

År 1896 tillkom den mindre skolbyggnaden, avsedd för gymnastik- och slöjdundervisningen. Där inrymdes även de två lägsta klasserna. Ännu, 65 år senare, tjänstgör den som folkskolans slöjdsalsbyggnad.

I tjugufem år hade skolan arbetat, då beslut fattades att även en manlig lärare skulle anställas. Läsåret 1899—1900 tjänstgjorde Evert Lindström som vikarierande lärare vid skolan. Den första ordinarie manliga läraren blev Theodor Bertell från Eckerö, vilken senare blev skolans inspektör. Han anställdes år 1900, och då han hösten 1903 tillträdde en tjänst som folkhögskollärare i Österbotten, efterträddes han av J. E. Ahlqvist, vilken kvarstod till sitt frånfälle år 1919.

För finansieringen av sin verksamhet var skolan under de första fyra fem årtiondena i huvudsak hänvisad till följande slag av inkomster:

a) statsbidrag (»bidrag av allmänna medel»), till en början på ansökan enligt prövning, från år 1895 25 % av verkliga utgifter för skolan;
b) elevavgifter;
c) uttaxerade personella avgifter och skatt enligt antal röster.



Folkskolbyggnaden vid esplanaden, uppförd 1884, samt till vänster slöjdsalsbyggnaden, uppförd 1896.

I början av skolans tillvaro utbetalades inga arvoden åt vare sig skolans inspektör eller direktionens medlemmar. Från år 1885 erhöll direktionens sekreterare att årligt arvode, som i början utgjorde 25 mk. I budgeten för år 1910 upptogs 400 mk som årsarvode för skolans inspektör. Innan dess var inspektörsbefattningen »ett oaflönadt förtroendeuppdrag».

Vid den inspektion av skolan, som år 1900 företogs av folkskolinspektören vid dåvarande skolöverstyrelsen i Helsingfors, konstaterades att förhållandena vid skolan var oklanderliga, men lärarnas löner ansågs otillräckliga. År 1901 ansökte lärarpersonalen med direktionens förord om löneförhöjning, men stadsfullmäktige avslog denna anhållan med sex röster mot fem.

Vid direktionens sammanträde i augusti samma år framförde ordföranden det märkliga förslaget, att en lärartjänst vid skolan skulle indragas. Förslaget vann dock ej understöd, då det kunde påvisas, att någon av de därigenom uppkomna undervisningsgrupperna skulle bli så stor, att statsbidraget kunde komma att äventyras. Då emellertid år 1908 en lärartjänst vid skolan blev ledig, indrog stadsfullmäktige denna — tills vidare, som det hette — och såväl arbete som lön delades mellan skolans övriga lärare. Den pedagogiskt betänkliga åtgärden, som avsåg att kompensera lärarna för den uteblivna löneförhöjningen, försvarades med åberopande av stadens ansträngda finanser.

En viss nedgång i skolans elevantal kunde förmärkas de närmast följande åren. Sålunda hade skolan blott 97 elever läsåret 1909—10. Två år tidigare var 118 elever inskrivna.

År 1911 erhöll staden endast hälften av statsbidraget, och följande år uteblev statsbidraget helt och hållet, vilket betydde, att stadens utgifter för skolan i motsvarande grad ökade.

Från år 1909 fanns elektrisk belysning installerad i skolans byggnader. Däremot förkastade direktionen samma år ett förslag om att till skolan anskaffa en symaskin, emedan en sådan »icke ansågs främja ändamålet med handarbetsundervisning i skolan». Utvecklingen hade dock sin gång: fyra år senare beslöts, att en symaskin skulle anskaffas.

Det första världskrigets händelser inverkade givetvis på skolan och försvårade dess verksamhet. Höstterminen 1914 kunde ej begynna förrän den 15 september, bland annat därför att lärarinnan Enny Wessel på grund av de avbrutna trafikförbindelserna med fastlandet hade svårigheter att återvända från sin semestervistelse där.

I februari 1916 begärde stadens inkvarteringsnämnd skolans lokaliteter för militären. Skolans ledning var såtillvida framgångsrik, att den behövde avstå endast den mindre byggnaden. Lägre skolans klasser inrymdes provisoriskt i den större byggnaden, där den ena klassen »tack vare kyrkoherde Mosanders tillmötesgående» fick använda kyrksalen. För slöjdundervisningen upphyrdes från höstterminens början 1917 lokaliteter i fastigheten Östra Esplanadgatan 12. Där hölls slöjdlektionerna till utgången av vårterminen 1920. Att skolans arbete avsevärt hämmades genom närvaron av de ovälkomna främmande »hyresgästerna» i dess lokaliteter, är lätt att inse.

Även skolans administration försvårades under krigsåren, bland annat på grund av att statsbidraget dessa år antingen utbetalades oregelbundet eller helt uteblev. Medel saknades ofta för de på grund av de våldsamt stegrade levnadskostnaderna nödigbefunna löneökningarna. Sålunda besluter direktionen t.ex. i december 1916 att tilldela skolstäderskan »en famn ved som temporärt dyrtidstillägg». År 1917 besluter direktionen att »försöksvis rekvirera statsbidraget».

Vårterminen 1918 var undervisningen tidvis helt inställd. Skolans föreståndarinna hade dessutom anledning att till direktionens kännedom meddela »att bland skolans elever kunnat förmärkas demoralisation, som yttrat sig däri, att vissa elever av olika orsaker försummat lektionerna».

Från höstterminen 1920 disponerade skolan åter över slöjdsalsbyggnaden. Den inventering av de uthyrda lokaliteterna och inventarierna där, som företogs, gav mycket nedslående resultat, då så mycket söndrats eller förkommit under hyrestiden.

Till den vid lärare J. E. Ahlqvists frånfälle år 1919 lediganslagna tjänsten antogs Karl Gustafsson, en initiativrik och energisk person, vars insatser snart gjorde sig märkbara såväl inom skolan som på olika områden i det samhälle, som då blev hans.

År 1920 avskaffades elevavgifterna såsom varande av mindre ekonomisk betydelse. Elever från andra kommuner skulle i fortsättningen få erlägga en fri-

villig avgift. De sålunda erhållna medlen beslöts använda till inköp av böcker för elevbiblioteket.

Lagen om allmän läroplikt trädde kraft år 1921. Med anledning av den nya lagen hade genom direktionens försorg uppgjorts förteckning över i staden bosatta barn vid höstterminen detta år. Därvid kunde konstateras, att åtta barn var frånvarande från skolan utan giltig orsak. Direktionen beslöt på grund därav vidtaga de åtgärder lagen förutsatte för att få barnens målsmän att fullgöra sina skyldigheter.

När i början av 1920-talet penningvärdet åter hade någorlunda stabiliserats, konstaterades lärarlönerna enligt lärarnas och direktionens uppfattning vara alltför låga. Framställningar till stadsfullmäktige ledde ej till åsyftat resultat. Den år 1908 »tills vidare» indragna lärartjänsten var fortfarande vakant. Inom direktionen betraktades saken så allvarligt, att ordföranden lektor V. Solstrand vid direktionens första sammanträde år 1923 förklarade sig ämna hos stadsfullmäktige anhålla om befrielse från ledamotskap i direktionen, då dennas framställning i lönefrågan hade lämnats obeaktad av stadsfullmäktige. På de övriga direktionsmedlemmarnas enträgna uppmaning lovade han dock kvarstå, sedan direktionen förklarat sig solidarisk med honom i strävandena »att föra lärarnas lönefråga fram till en lycklig lösning». Lärarlönerna justerades småningom uppåt. Men lektor Solstrand, som med utgången av år 1923 var i tur att avgå ur direktionen, återvaldes icke av stadsfullmäktige.

Vid direktionens konstituerande sammanträde i januari 1924 uttalade den tidigare vice ordföranden lektor E. Müller sitt beklagande av den förlust direktionen lidit genom att lektor Solstrand ej längre tillhörde densamma. På egen begäran befriades lektor Müller från medlemskap i direktionen.

Som ny medlem i stället för lektor Müller utsåg stadsfullmäktige bokhandlaren Frithiof Liewendahl, som tidigare utan att tillhöra direktionen omhänderhaft kassörs- och sekreterarbefattningarna. Herr Liewendahl valdes nu till direktionens ordförande och kvarstod i denna befattning sjutton år, tills han av formella orsaker ej längre var valbar, på grund av att han blev mantalsskriven i Jomala kommun.

Den 1 september 1924 fyllde folkskolan femtio år. Enligt direktionens beslut firades femtioårsdagen med en högtidsstund i kyrksalen, som då ännu var inrymd under folkskolans tak. Högtidligheten började klockan 18 med en psalm, varefter kyrkoherde E. A. Göransson och pastor K. N. Dahlblom (lyceets nuvarande rektor) förrättade altartjänst. Därefter hälsade skolans inspektör E. A. Laurén de närvarande välkomna till minnesfesten, varvid han med några ord erinrade om den gärning i folkupplysningens tjänst den jubilerande skolan utfört under det halvsekel den varit i verksamhet. Sångens Vänners kör sjöng under stadsfiskalen P. A. Fredrikssons ledning. Skolans föreståndarinna sedan 44 år tillbaka, fröken Klarry Rajander, höll därpå ett föredrag om skolans tillkomst och dess utveckling under de gångna femtio åren. Efter föredraget följde sång av eleverna och recitation av en dikt, som skrivits av en tidigare lärarinna vid skolan.



Klarry Rajander.

Stadsfullmäktiges ordförande redaktör Julius Sundblom anknöt i ett kort tal några betraktelser till femtioårsminnet, framhållande skolans stora betydelse för Mariehamns stad och dess uppväxande släkte. Till sist framförde han på samhällets vägnar ett varmt tack till alla dem som verkat och som fortfarande verkade i skolans tjänst. Efter talet sjöng sångkören »Modersmålets sång».

Under djup rörelse meddelade därefter fröken Rajander, att konsul Otto Tammelander, som var årsbarn med skolan och i denna hade inhämtat sina första kunskaper, på sin femtioårsdag den 10 augusti hade donerat 5.000 mk till en stipendiefond vid Mariehamns folkskola.

Senare överlämnades ett av tidigare elever vid skolan insamlat belopp om 1.840 mk till en jubileumsfond, från vilken stipendier skulle utdelas vid skolans julfester.

Vid höstterminens början 1924 utgjorde antalet elever 140. Skolan hade då fyra lärare, Klarry Rajander och Karl Gustafsson i högre skolan (klasserna III–VI) samt Enny Wessel och Hulda Öfverström i lägre skolan (klasserna I och II).

Vid inskrivningen den 1 september följande år uppgick emellertid det sammanlagda antalet elever i klasserna III och IV till 50. Då enligt skolans reglemente 40 elever var maximum för en undervisningsgrupp, blev det nu aktuellt att anställa en lärare till. Frågan behandlades av direktionen och stadsfullmäktige i brådskande ordning, och till biträdande lärare för läsåret 1925—26 antogs läraren Jean Törnroos från Brändö.

Läsåret 1925—26 blev fröken Rajanders sista. Hon insjuknade under vårterminen och avled efter en månads sjukdom den 3 mars 1926 i en ålder av 68 år.

Född i Borgå den 12 augusti 1857 kom hon efter dimissionen från Ekenäs seminarium år 1880 till Mariehamn. Här utförde hon sin livsgärning. Fyrtiosex

år verkade hon vid folkskolan som lärare och som skolans föreståndare. Ett fyrtiotal år tjänstgjorde hon som sånglärare vid läroverket. Hon handhade även undervisningen vid Hantverksskolan. Vid sidan om sin pedagogiska gärning hann hon bland annat vara aktivt verksam inom martharörelsen. Hon medarbetade tidvis regelbundet med bygdekorrespondenser i Åbo Underrättelser. Också i tidningen »Ålands» spalter syntes alster från hennes penna.

Vid hennes sextioårsdag hade av medel insamlade bland minnesgoda stadsbor instiftats en stipendiefond, som bär hennes namn. Med Klarry Rajander gick en epok i Mariehamns folkskolas historia i graven.

Den hösten 1925 tillkomna extra lärartjänsten konstaterades bli behövlig också i fortsättningen och ombildades år 1926 till ordinarie. Bland sökandena till denna tjänst utsåg direktionen läraren Otto Berg från Västanfjärd. Till den efter fröken Rajanders frånfälle lediga tjänsten antogs bland ett stort antal sökande lärarinnan Margit Ölander, också från Västanfjärd. Hon ingick senare äktenskap med Otto Berg, och makarna Berg kan under stadens jubileumsår fira det unika jubileet att tillsammans ha verkat sjuttio år vid stadens folkskola.

Till skolans föreståndare efter fröken Rajander, till vars tjänst föreståndarbefattningen hört, valdes läraren Karl Gustafsson. Denne omhänderhade befattningen till hösten 1941, då han efterträddes av den nuvarande föreståndaren Otto Berg.

Hösten 1927 invigdes stadens nybyggda kyrka, uppförd i esplanaden intill skolhuset, där gudstjänsterna dittills hade hållits. Följande höst överlåts den s.k. kyrksalen samt läktaren till folkskolan. Arkitekten Torsten Montell fick i uppdrag att göra upp ritningar för ombyggnaden, så att skolhuset sedan skulle helt disponeras för skolans egna behov. Ombyggnaden utfördes under år 1929. Den tidigare kyrksalen blev gymnastiksal, och läktaren i övre våningen förvandlades till ett klassrum. Därmed förfogade skolan över tre klassrum, gymnastiksal, materialrum och lärarrum i den större skolbyggnaden och två klassrum (för lägre skolan) samt slöjdsal i den mindre. Skolans utrymmesbehov var nu en tid framåt rätt väl tillfredsställda.

Med utgången av vårterminen 1930 avgick lärarinnan i lägre skolan fru Enny Wessel efter trettioåtta års tjänst.

Hösten 1931 inrättades vid skolan en första fortsättningsklass, med femton timmar undervisning per vecka, om kvällarna. Följande år tillkom den andra klassen. Undervisningen handhades i början av olika timlärare.

Sedan hösten 1933, då fortsättningsskolans första klass fick ett avsevärt utökat timantal med undervisning på dagarna, har läraren Otto Berg undervisat i fortsättningsskolan, de två första åren med temporär tjänstledighet från sin ordinarie befattning. Som hans vikarie i den egentliga folkskolan antogs för läsåret 1934—35 läraren Nils Manners, vilken senare blev ordinarie lärare vid folkskolan. Lärare Manners är nu skolans äldsta i tjänst varande lärare. Han var skolans kassör från början av år 1942 till utgången av år 1958, då kassörens åligganden överfördes på drätselkontoret.



Handarbetslektion i östra klassrummet, år 1932.

Det andra världskriget bröt ut, och därmed följde några år av oro och osäkerhet även för skolan och dess verksamhet. Höstterminen 1939 avslutades den 1 december, vinterkrigets andra dag, och vårterminen 1940 omfattade tiden 30 april — 21 juni. Skolans lokaliteter hade rekvirerats för militära behov, och lärarna Berg och Manners var inkallade i militärtjänst. Den förkortade vårterminen ägde undervisningen rum i Församlingshemmet och i Societetshuset. Undervisningen för fortsättningsklasserna var helt inställd denna vårtermin.

Skolans ledning hade även bekymmer på grund av från myndigheternas sida påpekade omständigheter, sådana som vissa elevers sena utevanor och i särskilda fall störande uppträdande. Direktionen beslöt höstterminen 1939 gemensamt med ledningen för lyceet medelst cirkulär till elevernas hem framhålla önskvärdheten och vikten av en fast och ansvarsmedveten tillsyn över eleverna från hemmens sida, särskilt beträffande barnens utevistelse på kvällarna.

Läsåret 1940—41 var det enda normala året under kriget, vad skolårets längd beträffar. Höstterminen 1941 begynte i medlet av september, eller så snart de av militärmyndigheterna under sommaren disponerade lokaliteterna åter ställts till skolans förfogande. Lärarna Berg och Manners var åter inkallade i militärtjänst, och deras undervisning sköttes av olika vikarier. Otto Berg hade från höstterminens början blivit vald till skolans föreståndare efter Karl Gustafsson, som sålunda fick fortsätta att sköta föreståndarens åligganden, nu som t.f.

Läsåret 1943—44 omfattade blott omkring 160 arbetsdagar, bl.a. på grund av att undervisningen enligt landskapsnämndens beslut var helt inställd i slutet

av februari och början av mars 1944. Enligt landskapsnämndens beslut begynte höstterminen 1944 den 28 september, och undervisningen fortgick sedan ostört till vårterminens slut.

När stadshuset år 1939 blev färdigt, ställdes det tidigare rådhuset i esplanaden till folkskolans disposition. Ombyggnads- och reparationsarbetena vidtog under sommaren. Att från skolans sida övervaka arbetena utsåg direktionen föreståndaren Karl Gustafsson och läraren Otto Berg. Hösten 1940 flyttade lägre folkskolans klasser in, och den gamla byggnaden, den första som i staden byggts till skola, blev åter tagen i bruk för sitt ursprungliga ändamål.

Folkskolan fick överta »gamla rådhuset» vid en tidpunkt, då dess behov av klassrum inom några år fördubblades. Staden fick därigenom nödigt andrum under krigsåren och de därpå följande åren under fyrtiotalet. Och då det nya folkskolbygget tio år senare sattes i gång, kunde detta ske sedan stadens ekonomiska förutsättningar stabiliserats och skolans utrymmesbehov på längre sikt kunde någorlunda överblickas.

Redan vårterminen 1941 var andra klassen på grund av stort elevantal delad i två parallellavdelningar. Följande läsår var första klassen delad på liknande sätt, och läsåret 1942—43 var båda klasserna i lägre skolan delade. På det sättet ökade antalet klassavdelningar år från år, så att läsåret 1945—46 de fyra lägsta klasserna var delade och de tidigare gemensamt undervisade klasserna V och VI var åtskilda. Om fortsättningsklasserna ej tas med i beräkningen, hade alltså klassavdelningarnas antal fördubblats under de fem första åren, sedan »gamla rådhuset» övertogs. Genom avbalkning och ombyggnad kunde lägre skolans fyra klassavdelningar inrymmas i detta.

Skolans till tjänsteåren äldsta lärarinna, fröken Hulda Öfverström, omkom genom en drunkningsolycka sommaren 1943. Hon hade tjänstgjort vid skolan sedan år 1905, eller 38 år. Hennes minne är fäst vid skolan genom det kamratstipendium, som bär hennes namn.

Samma år, på våren, avled skolans inspektör, fil.mag. Th. Bertell. Inspektörsbefattningen omhänderhades därefter i fjorton år av skolrådet Hjalmar Björkvall, som år 1958 efterträddes av fil.mag. Atle Södergård.

Läsåret 1948—49 måste Församlingshemmet upphyras, då skolans egna utrymmen för klassundervisning ej var tillräckliga. Dessa var ändå utnyttjade så pass långt, att en klass arbetade i en vrå av gymnastiksalen — innanför »väggar» i form av kritstreck!

Skolans 75-årsjubileum firades i samband med läsårets avslutning den 31 maj 1949. En kommitté hade av direktionen tillsatts för att uppgöra programmet. På grund av skolans trångboddhet och då det ansågs finnas utsikter att få fira 80-årsjubileet i ett nybyggt skolhus, föreslog kommittén, att jubileet skulle begås utan större högtidligheter.

Programmet för 75-årsjubileet var följande: gudstjänst i stadens kyrka, med psalmsång, sång av elevkören, tal av direktionens ordförande prosten Tor Beckman och uppläsning av festdikt, författad av skolans föreståndare; avslutning i



Förstaklassister i »gamla rådhuset», vårterminen 1949.

skolans gymnastiksal, med sång av elevkörerna, såväl högre som lägre folkskolans, historik, författad och uppläst av skolans inspektör skolrådet Hjalmar Björkvall, samt dimission och avslutningstal av skolans föreståndare.

Under sommaren 1949 inrättades ytterligare en lärartjänst, till en början som extraordinarie, och därmed hade alla klassavdelningar utom fortsättningsskolan egen klasslärare och -föreståndare.

Vid höstterminens början 1949 hade skolan följande klassavdelningar och lärare:

I A	fru Margit Hansen	IV A	fröken Ulla Rothberg
I B	fröken Agnes Kuhlman	IV B	lärare Gerdus Ekström
II A	fru Margit Berg	V	» Ingvard Liewendahl
II B	fröken Lisa Sommarström	VI	» Nils Manners
III A	fröken Annie Kuhlman	VII—VIII	» Otto Berg
III B	lärare Erik Sundberg		

Skolans tidigare föreståndare Karl Gustafsson omhänderhade slöjdundervisningen i klasserna IV–VIII, och lärarinnan i huslig ekonomi fru Else Dahlman undervisade i hushållslära för flickorna i fortsättningsklasserna (kl. VII och VIII).

Antalet elever utgjorde vid höstterminens början 295. Tjugufem år tidigare hade skolan, som redan nämnts, fyra lärare och 140 elever. Vid tiden för skolans 75-årsjubileum hade planerna och förarbetena för ett nytt skolhus äntligen framskridit så långt, att byggnadstomt blivit utsedd, ritningar blivit utarbetade och medel för byggets igångsättande blivit beviljade.



Lärarkollegiet, vårterminen 1955.

Läsåret 1950—51 var klasserna I och II på grund av högt elevantal delade i vardera tre parallellavdelningar, vilket innebar, att ytterligare två klassrum behövdes. Det ökade behovet av klassrum tillfredsställdes sålunda, att utom i stadens församlingshem även i Betaniaförsamlingens bönehus och i Taborförsamlingens bönehus utrymmen upphyrdes för vardera en klass. Då dessutom lyceets skolköksutrymmen nyttjades för fortsättningsklassernas hushållsundervisning, arbetade folkskolan ovannämnda läsår under inte mindre än sju olika byggnaders tak. Att detta medförde stora olägenheter för skolan och dess arbete, torde vara lätt att inse. Sedan år 1947 har skolans julfester hållits i stadshuset.

Blott några år efter att skolan genom kyrksalens övertagande fått ökade utrymmen, kunde skolans ledning konstatera, att de dåvarande lokaliteterna snart skulle bli otillräckliga. Frågan belystes allsidigt och ingående av skolans föreståndare Karl Gustafsson vid ett direktionssammanträde hösten 1937. Med anledning därav anhöll direktionen den 21 oktober samma år i en skrivelse om att stadsfullmäktige ville till behandling upptaga frågan om utvidgade och förbättrade lokaliteter för stadens folkskola och i princip besluta om uppförandet av ett nytt skolhus.

Därmed var frågan om byggande av ny folkskola i Mariehamn väckt. För att närmare utreda frågan tillsatte stadsfullmäktige i april 1938 en kommitté, vars arbete resulterade i ett förslag att en ny folkskolbyggnad borde uppföras. Byggnaden planerades vara färdig att tagas i bruk år 1943, och kostnaderna beräknades till omkring 3 miljoner mark.

Efter vinterkriget togs frågan upp på nytt, och i oktober 1942 tillsatte stadsfullmäktige en ny kommitté under ordförandeskap av skolföreståndare Otto Berg. Kommittén behandlade huvudsakligen frågor rörande rumsutrymmen i den nya skolbyggnaden och tomtplats för densamma. Som lämpliga platser nämndes gamla folkskoltomten, ett område i esplanaden söder om gamla rådhuset, ett område söder om Skillnadsgatan och öster om Ålandsvägen, ett område norr om Ålands lyceum samt ett område väster om lyceet. Kommittén stannade slutligen för det sistnämnda förslaget, och den 8 mars 1945 fastställde stadsfullmäktige kommitténs förslag till tomt för skolan. Samtidigt anvisades 60.000 mk som ersättning åt arkitekterna Jonas Cedercreutz, Erik Bryggman, Woldemar Baeckman och Kaj Englund, vilka fick i uppdrag att inkomma med eskissritningar för en ny folkskola. Uppdraget att uppgöra ritningarna till den nya folkskolan gavs åt professor Erik Bryggman vid fullmäktiges sammanträde den 19 februari 1948. En byggnadskommitté tillsattes, och dess ordförande skolföreståndare Otto Berg och ledamoten byggmästare Frithiof Lindholm företog sommaren 1948 en resa till Sverige för att studera nya folkskolbyggnader på olika orter där.

Byggnadskommittén föreslog, att den nya skolbyggnaden skulle uppföras i olika etapper, vilket förslag omfattades av stadsfullmäktige. Som första etapp uppfördes lägre folkskolans flygel, en envåningsbyggnad omfattande sex klassrum. Sprängningsarbetena började den 20 oktober 1949. Som byggnadsentreprenör antogs byggmästaren Hugo Eriksson, vilken också färdigställde den andra etappen och senare även byggde den tredje. Byggnadsarbetet på den första etappen började den 1 mars, och slutsyn förrättades under loppet av hösten 1951.

Den 15 november 1951 togs byggnadsdelen i användning för skolbruk. Till en början flyttade klasserna II och III, tillsammans fem klassavdelningar, in i denna. Därmed var åter alla klasser, om också tills vidare blott provisoriskt, inhysta under skolans egna tak.

Samtidigt pågick arbetena med den andra byggnadsetappen, omfattande centralkroppens uppförande. I denna inrymdes bl.a. värmecentral, vaktmästarbostad, olika specialsalar o.s.v.

Denna byggnadsdel togs i bruk från vårterminens början år 1954. Specialsalarna togs i användning för fortsättningsklasserna och den tvådelade tredje klassen. Första klassen, som under läsåret var fyradelad, flyttade in i lägre skolans flygel — där de sex klassrummen alltså inte räckte till, då lägre skolans klassavdelningar tillsammans utgjorde sju! Rummen i gamla rådhusbyggnaden användes under vårterminen enbart som matsalar för elevbespisningen.

Det var rykande snöstorm den 11 jan. 1954, när inflyttningen med pulpeter och andra skoltillbehör samt kansli-inventarier skedde, men humöret och flyttningsivern rådde inget oväder på, konstaterade efteråt de som var med. Kvar i den gamla skolans klassrum stannade nu bara den delade fjärde klassen och klasserna V och VI.



Klassrum i den nya folkskolbyggnaden.

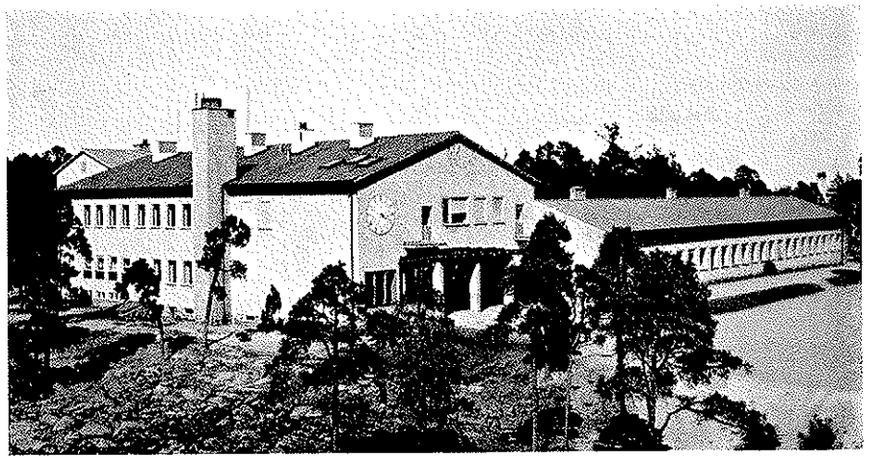
Ännu återstod dock många olägenheter; man behöver blott nämna en sådan omständighet som att eleverna hade att, oberoende av vädret, marschera längs gator och över gator till gamla rådhuset till elevbespisningen.

I augusti 1953 konstaterade byggnadskommittén, ett elevantalet i folkskolan ökat i sådan omfattning, att en förstoring av den planerade klassrumsflygeln vore nödvändig. Professor Bryggman fick i uppdrag att inkomma med förslag till utökning av antalet klassrum med åtminstone fyra rum. Våren 1954 godkände stadsfullmäktige en utvidgning av klassrumsflygeln med fem klassrum. Uppförandet av denna flygel, etapp tre, påbörjades hösten 1955.

Den 21 december 1955 avled skolans arkitekt, professor Erik Bryggman. Ritningarna var dock så färdiga, att arbetena kunde fullföljas. En del klassrum kunde tagas i bruk för skoländamål från medlet av mars 1957, och från läsårets början samma år togs hela byggnadsdelen i användning.

De hittills byggda delarna av skolhuset omfattar följande rumsutrymmen:

19 klassrum
1 biblioteksrum
1 kanslirum
2 mottagningsrum för skolläkare och skolsköterska
1 skolkök med diskrum och rensningsrum
3 specialklassrum
2 lärarrum
3 materialrum



Den nya folkskolbyggnaden, sedd från sydväst.

1 matsal
1 rum med kök för hemvårds-undervisning
1 rasthall
2 badstugor med tvätt- och duschrum
bostadslägenhet om 2 rum och kök för vaktmästaren
nödiga utrymmen för pannrum, bränsle, källare, ventilationsaggregat, korridorer och klosetter

1 undervisningskök med matsal

2 omklädningsrum

Utrymmet i kubikmeter (uppvärmbara utrymmen) utgör:

Lägre folkskolans flygel.....	1.750 m³
Centralkroppen	6.050 »
Klassrumsflygeln.....	6.900 »
Summa	14.700 m³

Kostnaderna för bygget inklusive vissa inventarier samt utgifter för special-inredning av köket och planeringsarbeten utanför byggnaden uppgick till drygt 146 miljoner mk, eller omkring 10.000 mk per kubikmeter av byggnadernas totalvolym.

Folkskolan saknar tills vidare gymnastiksalar och salar för trä- och metallslöjd samt festsal, vilka utrymmen är planerade att ingå i den sista etappen av folkskolbygget, den s.k. idrottsgården. I denna byggnadsetapp planeras även ingå utrymmen, vilka kunde nyttjas av olika idrottsorganisationer.



Södra ingången och lägre skolans flygel i den nya skolbyggnaden.

Vid läsårets början, den 1 sept. 1957, stod det nya skolhuset färdigt att tagas i bruk. Sedan elevbespisningen överförts till den nya skolbyggnadens för ändamålet inredda lokaliteter, kunde folkskolan avstå från det gamla rådhuset, vars lokaliteter numera användes för Röda Korsets barnträdgård och av scoutkåren. Den gamla folkskolbyggnaden disponeras numera av stadens ungdomsnämnd och kallas Ungdomsgården. Folkskolan nyttjar dock fortfarande gymnastiksalen och det östra klassrummet för gymnastiklektionerna.

Likaså använder folkskolan fortfarande den gamla slöjdsalsbyggnaden för gossarnas slöjdundervisning, då, som tidigare nämnts, den nya folkskolbyggnaden saknar utrymmen för slöjd och gymnastik.

Ungdomsgården

Från och med början av läsåret 1957—58 avsade sig folkskolan ansvaret för och skötseln av den gamla folkskolans lokaliteter, som då ställdes direkt under stadens förvaltning. Där inrättades, till en början provisoriskt, en ungdomsgård, varest i stadens regi verksamheten omhänderhades av bl.a. Ålands Idrottsdistrikt och olika kulturella organisationer. Sedan en del värdefulla erfarenheter av sådan kommunalt understödd ungdomsverksamhet vunnits, anställdes från den 1 juni 1959 som stadens ungdomsledare nyblivne folkskolläraren Göran

Hansen. Han omhänderhar folkskolans fritidsverksamhet och är i denna sin egenskap underställd folkskolan.

Fortsättningsundervisningen

Alltsedan lagen om läroplikt år 1921 kom till, hade frågan om inrättande av fortsättningsklasser vid folkskolan vid flera tillfällen varit uppe till behandling. Vid folkskoldirektionens sammanträde i maj 1924 ville sålunda t.ex. inspektören fästa uppmärksamheten vid den omständigheten, att om den dåvarande så kallade hantverksskolan upphörde, en fortsättningsskola, som direkt anslöt sig till folkskolans avgångsklass, bleve av behovet påkallad.

I mars 1929 tillsatte direktionen en kommitté bestående av folkskolinspektören E. A. Laurén, direktionsordföranden F. Liewendahl, doktorinnan Elin Gylling och skolans föreståndare Karl Gustafsson. Denna kommitté fick i uppdrag att utarbeta förslag till införande av de i läropliktslagen föreskrivna fortsättningskurserna, vilka för Mariehamns vidkommande borde vara i verksamhet senast år 1931.

Kommitténs förslag är daterat den 18 juni 1930. Enligt detta skulle fortsättningsskolan omfatta två årsklasser med vardera, till en början, 375 undervisningstimmar per år. Därav skulle 135 timmar ägnas åt undervisning i praktiska ämnen, såsom slöjd, ritning och naturlära för gossarna och handarbete och hushållslära för flickorna. Omkring en fjärdedel av timantalet skulle ägnas åt modersmålsundervisningen. Även ett antal timmar i ett främmande språk, tyska eller engelska, föreslås. Den årliga undervisningen skulle omfatta 25 veckor under tiden september till april med tre kvällslektioner dagligen fem dagar i veckan.

Vid sitt sammanträde den 19 augusti samma år behandlade direktionen förslaget och godkände det med smärre ändringar att överstyras till stadsfullmäktige för stadfästande. Förslaget blev slutligt godkänt med den ändringen, att den föreslagna undervisningen i ett främmande språk slopades och de sålunda lediga timmarna fördelades på de övriga ämnena. Som sakkunnig hade anlitats landskapets folkskolinspektör fil.mag. Th. Bertell.

Höstterminen 1931 började fortsättningsskolan med en första årsklass, kallad klass VII. I denna inskrevs 25 elever. Undervisningen, som meddelades på kvällarna, sköttes av olika timlärare, av vilka de flesta var lärare i den egentliga folkskolan. Hushållsundervisningen försiggick i lyceet. För den övriga undervisningen användes folkskolans egna lokaliteter.

Följande år, höstterminen 1932, inrättades en andra årsklass, kallad klass VIII. På förslag av skolans föreståndare beslöt direktionen, att första årsklassen från och med läsåret 1933—34 skulle arbeta som dagskola och med ökat timantal.

Läraren Otto Berg, som från fortsättningsklassernas tillkomst undervisat i de teoretiska ämnena, fick nu sin huvudsakliga tjänstgöring förlagd till fortsättningsskolan, där han sedan har verkat som ämneslärare och klassföreståndare.



Fortsättningsklass provisoriskt inrymd i den nya skolbyggnadens materialrum, vårterminen 1955.

Vårterminen 1940 var, som tidigare nämnts, fortsättningsskolans verksamhet på grund av de exceptionella förhållandena helt inställd. Efter kriget har också den andra årsklassen arbetat som dagskola med samma antal arbetsveckor som den egentliga folkskolan.

I början undervisades de båda klasserna gemensamt i vissa ämnen. Efter hand som klasserna blev större, infördes särundervisning i alla ämnen, och därmed ökade alltså antalet undervisningstimmar i fortsättningsskolan. Höstterminen 1946 infördes undervisning i engelska, till en början tre timmar i veckan. De två första åren fungerade som timlärare i engelska direktionens viceordförande, dåvarande rektorn för Ålands sjöfartsläroverk Paul Kåhre.

År 1955 inrättades en andra ordinarie lärartjänst vid fortsättningsskolan, och de båda klasserna fick därmed var sin klassföreståndare.

Enligt Landskapslag om folkskolväsendet i landskapet Åland, utfärdad år 1958, kallas klasserna VII och VIII (fortsättningsklasserna) numera medborgarskola. Den nya benämningen infördes från läsårets början samma år, men läroplan och arbetssätt blev till en början oförändrade, då ju både sjunde och åttonde klassen redan arbetade som dagskola.

Från ingången av läsåret 1960—61 är klasserna VII och VIII delade i vardera två parallellavdelningar med en s.k. teoretisk och en s.k. praktisk linje.

Elevbespisningen

Av olika orsaker, främst på grund av trångboddheten och på att eleverna i allmänhet hade kort skolväg, hade skolan ingen elevbespisning anordnad förrän det sista året före det andra världskriget, och då också endast för ett begränsat antal medellösa elever. De första tio åren var denna elevbespisning anordnad på olika matställen i staden. Eleverna vandrade dit i samlad tropp tillsammans med en eller två lärare, som skulle »övervaka ordningen och matens beskaffenhet». Senare serverades maten i skolans egna lokaliteter, först i klassrummen i slöjdsalsbyggnaden, sedan i gamla rådhuset. Maten fördes dit från en matservering. Sedan hösten 1957 är elevbespisningen anordnad för skolans samtliga elever och sker i den nya folkskolbyggnadens matsalsavdelning.

Stipendier och donationer

Folkskolan disponerar över ett tjugutal donationsfonder, från vilka avkastningen utdelas som stipendier åt därtill förtjänta elever, dels i samband med skolårets avslutning, dels även vid andra tillfällen. År 1954 fick staden som donation av en rikssvensk ålandsvän, numera avlidne ryttmästaren S. U. E. Borg, mottaga ett belopp om en halv miljon mark, avsett för stadens skolor. För pengarna inköptes ett pianino att ägas och disponeras gemensamt av folkskolan och arbetarinstitutet i Mariehamn.

En förteckning över folkskolans stipendiefonder finnes i bilaga 10.

Folkskolans direktion och inspektörer

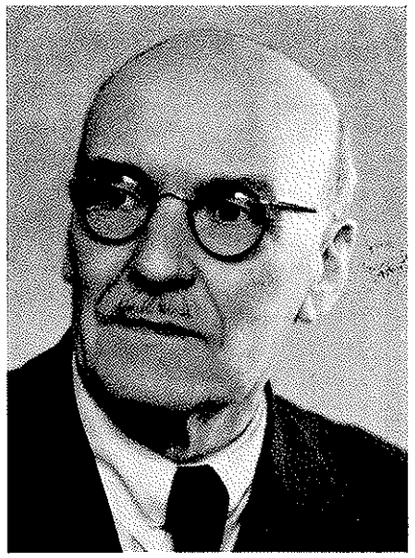
Beträffande uppgifter om dessa hänvisas till de i slutet av boken ingående förteckningarna över innehavare av befattningar och förtroendeposter i staden.

Lärare och föreståndare vid folkskolan

De flesta som blivit lärare vid Mariehamns folkskola, har blivit denna skola trogna. De har utfört, eller fortsätter att utföra, sitt egentliga livsverk vid denna skola och i det samhälle skolan betjänar. Likväl är antalet lärare vid skolan, i synnerhet numera, alltför stort för att inom detta begränsade utrymme skall kunna givas någon presentation av dem alla. Många har dock skymtat förbi i samband med att olika händelser och episoder ur skolans liv och verksamhet berörts.

Under de senaste åttio åren, eller nästan hela den tid den verkat, har skolan haft blott tre föreståndare. Fröken Klarry Rajander har flerfaldiga gånger nämnts.

Karl Gustafsson.



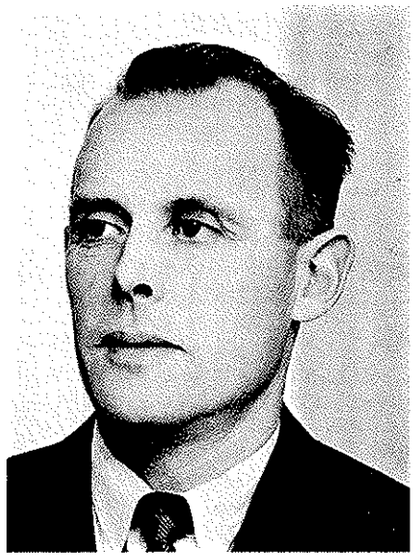
Hon kom till skolan som nybliven lärarinna år 1880 och stannade i sin första tjänst, tills hon under sitt fyrtiosjätte arbetsår gick ur tiden.

Skolans föreståndare blev år 1926 läraren Karl Gustafsson, som år 1919 hade efterträtt den samma år avlidne J. E. Ahlqvist. Född i Kumlinge år 1884 hade Karl Gustafsson, innan han kom till Mariehamn, bl.a. tjänstgjort i Föglö, varunder han synnerligen aktivt deltog i skärgårdens kulturella och ideella liv. Åren 1910—13 tjänstgjorde han vid S:ta Katarina svenska kyrkoskola i dåvarande S:t Petersburg.

Energisk och initiativrik kom Karl Gustafsson att göra en betydande insats vid stadens folkskola. Särskilt ägnade han sitt intresse åt goss-slöjden, deltog själv i slöjdkurser och ledde sådana för andra lärare i slöjd. Han torde ha gjort mera än någon annan för att väcka intresse för och utveckla den manliga hemslöjden på Åland. Här behöver blott nämnas Ålands Hemslöjdsförening, som han tog initiativ till och vars ordförande han var t.o.m. år 1959.

Biblioteksverksamheten är ett annat område, där han intar en förgrundsplats. Sålunda tog han initiativ till det på annan plats i denna bok presenterade Mariehamns stadsbibliotek, vars bibliotekarie han fortfarande är. Även i tillkomsten av Ålands yrkesskola har han en förtjänstfull del.

Utrustad med en god hälsa och en arbetskapacitet av ovanliga mått kvarstod Karl Gustafsson som lärare vid folkskolan flera år efter att han blivit pensionsberättigad och avgick först år 1953, samma år han fyllde 69 år. Då hade han gett 34 av sina 47 år som lärare åt Mariehamns folkskola. När detta skrives, har han för länge sedan trätt in i sitt fjärde kvartsekel och är fortfarande fullt verksam som biblioteksman och som energisk kraft för hemslöjdssträvandena i vår bygd.



Otto Berg.

År 1926 blev två lärartjänster vid skolan samtidigt lediga att ansökas. Bland de många sökandena antogs två unga men redan beprövade lärare, fröken Margit Ölander och läraren Otto Berg, båda från Västanfjärd, vilka inom kort blev folkskollärarparet Berg. Under stadens jubileumsår kan dessa båda lärare konstatera, att de tillsammans tjänat staden och dess folkskola jämnt sjuttio år.

Margit Berg har hunnit att med skicklighet och energi sköta sin tjänst, samtidigt som hon är den perfekta husmodern i ett gästvänligt hem. Hon är också aktiv i föreningsverksamhet, i huvudsak på det humanitära området.

Otto Berg var ännu ej fyllda tjugu år, då han dimitterades som folkskollärare, och hade fem års tjänst bakom sig då han kom till Mariehamn. Kunnighet, grundlighet och en sällsynt levande framställningskonst gör honom väl skickad som pedagog. Sedan fortsättningsklassernas tillkomst har han huvudsakligen undervisat på högstadiet, vilket han genom sin förmåga »att ta» de unga är synnerligen lämpad för. År 1941 efterträdde han Karl Gustafsson som skolans föreståndare, och när den nya folkskolbyggnaden kom till, var han ordförande, först i planeringskommittén och sedan i byggnadskommittén. Han tillhör också den kommitté, som i en framtid skall förverkliga skolbyggets sista etapp. Sedan år 1937 är han sekreterare i folkskoldirektionen. Han är också folkskolans ekonom.

En ovärderlig insats för ungdomen i staden har Otto Berg gjort som mångårig chef för scoutkåren »Spejarna». Under sina trettiofem år i staden har han varit aktiv sångare, och han har dirigerat Mariehamns-Kvartetten, sedan han år 1936 var med om att bilda den.

Sedan år 1936 är han också medlem av stadsfullmäktige och har alltså under stadens hela fjärde kvartsekel aktivt medverkat till utformningen av stadens öden.

Nitton år tillhörde han taxeringsnämnden (till beskattningssystemets omorganisation), därav den längsta tiden som ordförande.

För sin fullödiga gärning i stadens folkskola och sina många övriga vägande insatser staden till fromma gör Otto Berg sitt namn förtjänt av en hedersam plats i sin hemstads hävder.

Nyåret 1961

Under läsåret 1960—61, stadens jubileumsår, hade folkskolan jämte medborgarskolan 509 elever och 22 lärare, därav 15 kvinnliga och 7 manliga lärare. Vid inkorporeringen av de kringliggande förorterna den 1 januari 1961 erhöll staden Mariehamn ytterligare två folkskolor, Strandnäs folkskola och Ytternäs folkskola.

Den större av dessa är Strandnäs folkskola, som vid inkorporeringen hade 346 elever och 13 lärare. Skolföreståndare är folkskolläraren Sven Pettersson. Denna skolas verksamhet begynte år 1954, samma år som det i två etapper uppförda skolhusets klassrumsavdelning blev färdig att tagas i bruk. Den andra byggnadsetappen färdigställdes år 1958. Ritningarna till skolbyggnaden har utförts av arkitekten Jonas Cedercreutz, och byggnaden uppfördes av byggmästaren Viktor Häggblom.

Ytternäs folkskola började sin verksamhet år 1900. Skolhuset byggdes färdigt år 1906. Vid inkorporeringen hade skolan 28 elever och två lärare. Folkskolläraren Åke Holmström är skolans föreståndare.

Då staden sålunda numera har tre folkskolor, har det blivit aktuellt med ett eget namn för den skola, vars utveckling gjorts till föremål för denna historiska översikt. Direktionen har som namn på skolan omfattat det av lärarkåren vid skolan föreslagna namnet Övernäs. Som motiv för detta namn anföres, dels att det är i konformitet med namnen på de båda nyförvärvade skolorna, dels att skolan tjänat den del av det nuvarande Mariehamn, som ligger inom gränserna för det tidigare samhället Övernäs, stadens föregångare.

Folkskolan träder in i stadens andra århundrade i den ungdomligt framåtsträvande anda, som höves den institution, vilken har till uppgift att fostra morgondagens mariehamnare.

Arbetarinstitutet i Mariehamn

Initiativet till inrättande av ett arbetarinstitut i Mariehamn togs genom en till landstinget i februari 1946 inlämnad petition om att landskapsnämnden skulle till landstingets höstsession samma år inkomma med en framställning i frågan. Petitionen var undertecknad av landstingsrepresentanterna Rauha Åkerblom och Viktor Arvidsson. Vid remissdebatten visade det sig, att landstinget i princip var

enigt om att en dylik bildningsanstalt behövdes. Landstingets kulturutskott omfattade enhälligt förslaget om ett arbetarinstitut i Mariehamn men konstaterade samtidigt, att det föreslagna institutet ej kunde inrättas som landskapsskola.

Vid landstingets höstsession samma år förelåg landskapsnämndens framställning i frågan till behandling. Landskapsnämnden hade uppgjort förslag till en lag, som skulle tillåta beviljande av högsta möjliga landskapsbidrag för institutets grundande och dess verksamhet.

Förslaget godkändes utan några betydande ändringar. Så tillkom *landskapslagen om understöd åt arbetarinstitut i Mariehamn,* godkänd av republikens president den 31 januari 1947 och utfärdad den 11 februari samma år.

»Arbetarinstitutets ändamål är», säger lagen, »att höja den vuxna ungdomens och de fullvuxna medborgarnas bildning genom att bereda dem tillfälle att under sin fritid förskaffa sig sådana kunskaper och insikter, vilka äro i det medborgerliga livet behövliga samt ägnade att främja självstudium och andlig självutveckling».

Sedan landstinget hösten 1946 hade antagit lagförslaget, inlämnade intresserade organisationer en gemensam skrivelse till stadsfullmäktige med anhållan om att staden måtte inrätta ett arbetarinstitut och att medel härför skulle upptagas i budgeten för år 1947. Frågan belystes av fullmäktigeledamoten Viktor Arvidsson vid fullmäktiges sammanträde den 21 november, varefter den hänsköts till beredningsutskottet för vidare utredning.

Vid fullmäktiges sammanträde den 22 maj 1947 godkändes enhälligt beredningsutskottets förslag, att ett arbetarinstitut skulle inrättas. En direktion utsågs även. Den bestod av snickarmästaren V. Arvidsson, sammankallare och senare vald till ordförande, fruar Anne-Beate Becker och Anna Ramsdahl, vicehäradsh. Charles Stormbom, lektor Harald Karlsson, folkskolläraren Gerdus Ekström och affärsbiträdet Lars Selenius. Den 28 augusti godkände fullmäktige direktionens förslag till reglemente för institutet.

Institutets ledning

Befattningen som t.f. föreståndare för institutet anslogs ledig i augusti 1947. Sedan ingen sökande anmält sig, vidtalades lektor Carl Ramsdahl att fungera som föreståndare. Valet fastställdes av landskapsnämnden den 3 oktober. De första åren, då allting var nytt och oprövat, ställde speciella krav på föreståndaren. Tack vare lektor Ramsdahls intresse och kunnighet samt hans övriga allmänt omvittnade förträffliga egenskaper lades från början en god grund för det förtroende och den uppskattning, som från alla samhällskretsars sida visats för institutets verksamhet.

T.f. föreståndaren Ramsdahl avgick efter utgången av läsåret 1953—54 på grund av ökat arbete i den ordinarie tjänsten och försvagad hälsa. Han efterträddes av folkskolläraren Erik Sundberg. Under läsåret 1956—57 var denne



Carl Ramsdahl.



Erik Sundberg.

tjänstledig på grund av studievistelse i Förenta staterna. Som vikarie tjänstgjorde då diplomkorrespondenten Gunnar Lemquist.

Beträffande uppgifter om direktionen hänvisas till förteckning i slutet av boken.

Då verksamheten begynte

Sedan t.f. föreståndare för institutet hade utsetts hösten 1947 och kursledare i en del ämnen hade vidtalats, mottogs elevanmälningar. Då liksom i fortsättningen framhölls i ortstidningen, att önskemål om andra kurser än de annonserade även skulle tillmötesgås, om det lät sig göra.

På kvällen måndagen den 6 oktober 1947 ägde en öppningshögtidlighet rum i dåvarande folkskolans gymnastiksal i samband med inskrivningen. Bland de närvarande var lantrådet V. Strandfält, direktionsmedlemmar och kursledare. Fru Rauha Åkerblom var inbjuden såsom en av initiativtagarna. Efter musik av herr Paul Gardberg och fröken Helen Johansson följde ett hälsningsanförande av t.f. föreståndaren, som tackade landskapets och stadens myndigheter för visad förståelse vid institutets grundande och framhöll, att tillkomsten av denna skola innebar, att allmänhetens möjligheter till inhämtande av nyttiga kunskaper hade ökats. Därpå talade folkskolans föreståndare Otto Berg, lantrådet Strandfält, direktionens ordförande V. Arvidsson och fru Åkerblom.

Efter öppningshögtidligheten följde inskrivningen till kurserna. Följande dag började arbetet med de första lektionerna. När programmet för höstterminen förelåg färdigt, omfattade det två kurser i engelska och en kurs i vardera svenska, finska, matematik, bokföring, stenografi och maskinritning. Kursverksamheten försiggick på kvällarna, med en eller två kvällar i veckan per kurs. Denna första termin var 153 elever inskrivna.

Kurser och föreläsningar

Som av det föregående framgått, kunde man vid institutets start ej beklaga sig över brist på anmälningar. När det är fråga om en bildningsverksamhet i fria former, är dock långtifrån allt vunnet med en talrik anslutning i begynnelsen. Det väsentliga är att kunna hålla intresset vid makt i fortsättningen. För föreståndaren och de flesta av kursledarna var studiearbetet vid institutet i början någonting nytt; det gällde att pröva sig fram. Det kunde ibland hända, att ett oroväckande stort antal av de från början anmälda deltagarna rätt snart uteblev från lektionerna i någon kurs — till kursledarens stora besvikelse. Men talrika uppmuntrande exempel på intresse och uthållighet har å andra sidan alltid givits. Överhuvudtaget har frekvensen blivit stabilare med tiden.

Läsåret 1960—61 hade institutet 393 elever inskrivna.

Följande uppräkning av ämnesområden och kurser torde ge en viss uppfattning om kursverksamheten vid institutet genom åren.

Språkkurser: modersmålet, engelska, finska, tyska, franska, italienska.

Kurser i matematik: aritmetik, algebra.

Merkantila ämnen: bokföring, stenografi, maskinskrivning.

Tekniska ämnen: motorlära, »bilkunskap», maskinritning, byggnadsritning.

Praktiska kurser: sömnad, vävning, matlagning, träslöjd, båtbyggnad, »husbehovsmålning», »kurs för fastighetsskötare».

Konstnärliga och hobbybetonade kurser: teckning och målning, grafik, keramik, porslinsmålning, fotografering, bokbindning, gitarrspelning.

Navigation, telegrafering.

Betyg ges ej åt kursdeltagarna. Dock har på begäran utfärdats intyg över genomgångna kurser. Deltagarna i maskinskrivningskurserna har haft tillfälle att efter genomgångna prov erhålla intyg över snabbhet och säkerhet. En senaste läsår hållen kurs i skärgårdsnavigation avslutades med examen för erhållande av s.k. skärgårdsskepparbrev.

Att få till stånd en regelbunden föreläsningsverksamhet vid institutet har bl.a. av geografiska och ekonomiska orsaker visat sig svårt. Trafikförhållandena har mer än en gång vållat hinder, såsom vid ett tillfälle, då de redan församlade åhörarna såg trafikplanet österifrån med föreläsaren fortsätta till Stockholm utan möjlighet att kunna landa här. Av betydelse har varit att få lokala förmågor engagerade som föreläsare. Kyrkoherde Vald. Nyman och lektor Atle Södergård

har sålunda bidragit med uppskattade serier, den förre i kulturhistoriska ämnen, den senare i naturvetenskapliga. Vicehäradshövdingen Nils Dahlman har orienterat åhörarna i bl.a. kommunala angelägenheter, och herr V. Arvidsson har hållit flera föredrag med ämnesval från samma område. Rektorerna H. Kranck och B. Forss, lektorerna C. Ramsdahl, Alf Friman och Gunnar Renqvist, fil.mag. Matts Dreijer, vicehäradshövdingen Rolf Sundman, skolrådet Hj. Björkvall, skolföreståndaren Otto Berg och folkskolläraren Erik Sundberg återfinnes också i förteckningarna över föredragshållare.

Det skulle föra för långt att skilt nämna alla gästande föreläsare, som under årens lopp medverkat vid institutet. Bland dem åhörarna särskilt väl minns, finner man den färgstarke världsmedborgaren Bill Robertshawe från Nya Zeeland och den lika färgstarke zigenarmissionären Rigo Lajos. Sydafrika och Spetsbergen, Salt Lake City och Indonesiens övärld har presenterats i ord och bild. I allmänhet har reseskildringar från aktuella länder varit mycket publikdragande.

Lokaliteter

Arbetarinstitutet förfogar ej över egna lokaliteter utan nyttjar i huvudsak utrymmen i folkskolan. I början disponerade institutet över ett par klassrum i gamla folkskolbyggnaden vid Norra Esplanadgatan. Fortfarande hålles vissa kurser där. Sedan slöjdkurser kommit i gång, har slöjdsalsbyggnaden varje år använts. Där har också hållits kurser i husbehovsmålning och grafik. Från höstterminen 1957 har de flesta kurserna hållits i den nya folkskolbyggnaden (Övernäs folkskola). Dock måste fortfarande vissa kurser av olika orsaker, t.ex. kursernas art, hållas i andra lokaliteter. Bland övriga byggnader, där kurser hållits eller fortfarande hålles, kan nämnas Ålands sjöfartsläroverk, Ålands lyceum, Ålands yrkesskola, den sk. Doktorsvillan, gamla navigationsskolan och Mariehamns båtslip. De offentliga föreläsningarna hölls de första åren vanligen i dåvarande folkskolans gymnastiksal. De senaste åren har de i allmänhet hållits i stadshuset och i Ålands lyceum.

Återblick

Vid en blick tillbaka på de år som gått, sedan arbetarinstitutet i Mariehamn kom till, kan det konstateras, att institutet småningom har vunnit en plats i det allmänna medvetandet på den ort, där det verkar. Åtskilliga kursdeltagare har i sitt förvärvsarbete haft direkt nytta av vad de inhämtat vid kurser i institutets regi, och de hobbybetonade praktiska kurserna har bl.a. givit sitt bidrag till skapande av hemkultur. Intresset för självstudier och fortsatt utbildning bör ha stimulerats hos en del av dem som sökt sig till institutets kurser och föreläsningar, och vid institutet har olika möjligheter till fritidssysselsättning stått till buds.

Arbetarinstitutet i Mariehamn utgör sålunda ett icke oväsentligt komplement till de övriga bildnings- och utbildningsinrättningarna på sin ort.

Ålands lyceum

Mariehamns, och Ålands, enda läroverk, det åttaklassiga Ålands lyceum, räknar sina anor från den tvåklassiga »lägre elementarskola», som den 25 augusti 1845 öppnades i samhället Skarpans vid Bomarsunds fästning. I Skarpans blev skolan hemlös, då bebyggelsen där förstördes under krigsåret 1854. Efter gästspel på Kastelholms kungsgård, på Jomala gård och i Godby kom skolan år 1866 till det då femåriga Mariehamn.

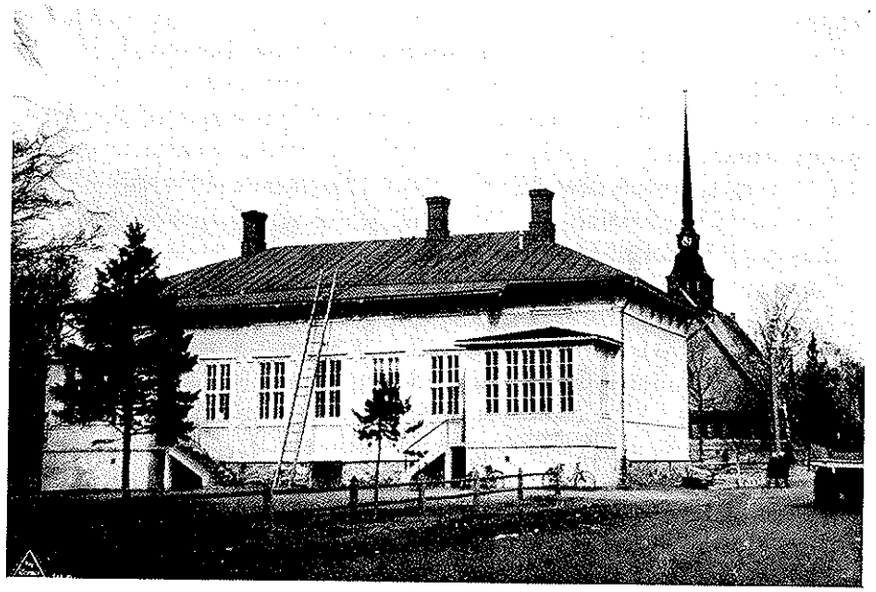
Under de tio första åren i staden arbetade skolan i hyrda lokaliteter, tills den hösten 1876 flyttade in i eget hus, nuvarande Gamla rådhuset, i esplanaden söder om kyrkan. Detta stadens första enkom byggda skolhus uppfördes av den mångsidige vicekonsul Nikolaj Sittkoff för jämnt 16.000 mk.

Med början hösten 1884 ombildades skolan till en s.k. tvåklassig högre elementarskola, vilken övertog den förra läroanstaltens lokaliteter och inventarier. Från hösten 1887 tilläts skolan »på försök» och »på vissa villkor» intaga även kvinnliga elever, och den blev därmed den första statliga samskolan i Finland.

Vid lantdagen år 1897 hade stadens representant, hamnkaptenen Oskar Andstén, petitionerat, att de några år tidigare på privat initiativ tillkomna och med statsmedel understödda tre privata fortsättningsklasserna skulle sammanslås med den tvååriga elementarskolan till en femklassig läroinrättning. Denna petition ledde till att staden från och med hösten 1898 hade ett femklassigt statligt läroverk, Reallläroverket i Mariehamn.

Skolhuset i esplanaden hade efter skolans utvidgning blivit alltför trångt, och den 1 september 1903 kunde Reallläroverket flytta in i eget efter vederbörliga födslovåndor tillkommet hus, den del av lyceets nuvarande byggnad, som vänder fasaden mot söder, mot esplanaden. Redan år 1899 beslöts, också nu på privat initiativ och med understöd av intresserade och offervilliga stadsbor, att åter utöka antalet klasser vid skolan. Hösten 1900 tillkom den första privata fortsättningsklassen, motsvarande lyceets nuvarande klass VI, och våren 1903 dimitterades de första studenterna. En av dessa var den senare så välkände redaktören Julius Eriksson, vars sista verk blev författandet av det i denna bok ingående kapitlet om Kyrka och församling.

Då det nya skolhuset för Reallläroverket hösten 1903 kunde tagas i bruk, upplåts den gamla elementarskolbyggnaden mot 300 mk årlig hyra till de privata fortsättningsklasserna. Frågan om dessas övertagande av staten hade med åren blivit alltmer brännande. Redan vid 1904 års lantdag petitionerade stadens och landsbygdens representanter därom i borgarståndet, respektive bondeståndet, och i de första enkammarlantdagarna förelåg liknande petitioner från Ålands representanter, dock utan positiva resultat. Först sedan Finland blivit självstän-



Elementarskolbyggnaden i esplanaden, det första skolhuset i staden.

digt, utfärdades, efter en framställning från stadsfullmäktige i Mariehamn, förordningen av den 8 juli 1918, enligt vilken Mellanskolan för gossar och flickor i Mariehamn (namnet sedan år 1914) ombildades till ett fullständigt läroverk för gossar och flickor, *Samlyceum i Mariehamn*.

Händelserna under det första världskriget inverkade de första åren föga på skolans verksamhet. I årsberättelsen för läsåret 1916—17 meddelas visserligen, att den år 1914 utfärdade förordningen om särskild mellanskolexamen »i anseende till de rådande förhållandena» ej behövde följas. Men i övrigt konstateras, att arbetet vid skolan fortgått lugnt och utan störningar. Dock klagas över den osedvanligt kalla vintern och den på grund därav förorsakade stora vedåtgången. Medeltemperaturen i nedre korridoren uppges till »omkring 11—12 grader» (!) Som en antydan om yttre stora händelser omnämnes ett cirkulär av den 27 mars, vari förbjudes flaggning och illumination på kejserliga högtidsdagar och påbjudes avlägsnande av kejsarporträtt från ämbets- och tjänstelokaler. Så mycket hade alltså förändrats sedan det drygt fyra år tidigare utfärdade cirkuläret om firande av det kejserliga huset Romanovs trehundraårsjubileum!

Läsåret 1917—18 blev däremot oroligt.

Dyrtid, hotande hungersnöd, rysk anarki, sist och slutligen upproret mot landets lagliga regering har stört, ja hindrat arbetet, säges i årsberättelsen. Höstterminen började så sent som den 17 september för att bereda skolungdomen tillfälle att delta i skördearbeten. I två månader fortgick arbetet i skolan ostört. I november gjorde den i staden förlagda ryska militären helt överraskande och

omotiverat en genomgående husundersökning av skolans lokaliteter. Från medlet av februari till sista veckan i mars var skolarbetet nästan helt inställt, först på grund av det spända och osäkra läget efter den s.k. Nystadskårens ankomst till Åland och sedan på grund av att militärförband ur den svenska expeditionskåren nära tre veckor var inkvarterade i skolans lokaliteter. Fyra av skolans elever hade gått ut i fält, och två av dessa befann sig ännu, då årsberättelsen uppgjordes, på tjänstgöring i södra Finland.

Som redan nämnts, övertogs de tidigare fortsättningsklasserna av staten och förenades med mellanskolan (till ett åttaklassigt läroverk) från läsårets början år 1918. Det nyvordna fullständiga statsläroverket Samlyceum i Mariehamn vidtog den 2 september med sin verksamhet som ett åttaklassigt lyceum med parallella linjer. Utgiftsstaten för läroverket det första året slutar på 98.900 mk och upptar följande tjänster: sju äldre och två yngre lektorstjänster, en lärare i teckning, en lärare och en lärarinna i gymnastik samt en sånglärare.

Enligt lagen om självstyrelse för Åland, given den 6 maj 1922, ägde självstyrelsemyndigheterna övertaga förvaltningen av skolväsendet på Åland. Lärarkårens vid lyceet inställning till skolans förestående övertagande av landskapsmyndigheterna var emellertid icke odelat positiv.

Årsberättelsen för läsåret 1924—25 inledes med följande skrivelse:

Ålands Landskapsnämnd
den 21 oktober 1924.

Till t.f. Rektorn för samlyceum i Mariehamn

Alldenstund samlyceum i Mariehamn, efter det förvaltningen av undervisningsväsendet på Åland den 1 aug. 1924 övertagits av landskapet, upprätthålles av landskapet såsom ett dess läroverk, har Landskapsnämnden denna dag beslutat, att nämnda undervisningsanstalt skall, räknat från denna dag, officiellt benämnas Ålands lyceum, vilket Landskapsnämnden får Eder i avseende å kännedom och nödigt iakttagande härigenom meddela.

På Landskapsnämndens vägnar:

Carl Björkman
Werner Becker

I årsberättelsen konstateras, att skolan inom en så kort tid som tjugusju år bytt namn icke mindre än fyra gånger, och den förhoppningen uttalas, att skolan allt framgent skall bära namnet Ålands lyceum.

Därmed var den långa räcka av utvecklingsskeden i fråga om skolans organisation och verksamhetsformer, som började i och med ikraftträdandet av beslutet om elementarskolan i Skarpans, avslutad.

Den fråga som nu, enligt de vid skolan verksammas uppfattning, alltmer pockande krävde en snabb lösning, var ordnandet av skolans utrymmesfråga.

Redan då ritningarna till det dåvarande Realläroverkets hus utarbetades, stödde en stark opinion den åsikten, att det blivande huset borde byggas, eller

åtminstone planeras, tillräckligt stort att kunna ge utrymmen åt ett framtida åttaklassigt läroverk. Dessa synpunkter hade emellertid ej beaktats, då ritningarna fastställdes. Följaktligen hade, som tidigare nämnts, de dåvarande privata fortsättningsklasserna inte kunnat beredas utrymme, då Realläroverket år 1903 flyttade in i eget nybyggt hus.

Vid tiden för skolans övertagande av självstyrelsemyndigheterna år 1924 var alltså utrymmesfrågan det allt annat överskuggande problemet. Flera år hade redan med skolstyrelsens begivande bl.a. vaktmästarbostaden använts som klassrum. Lärarkåren emotsåg ett avgörande i positiv riktning beträffande den länge väntade om- och tillbyggnaden i samband med fastställandet av 1923 års riksbudget (vilket kanske i det skedet — åtminstone delvis — förklarar den närmast avvisande inställningen till skolans förestående övertagande av landskapsmyndigheterna).

Av det väntade anslaget i riksbudgeten blev emellertid ingenting. Skolan ställdes under landskapets förvaltning, och det blev landstingets sak att lösa skolans utrymmesproblem.

På framställning av Ålands landsting beslöt Ålandsdelegationen bevilja ett 3.200.000 mk stort extraordinarie anslag för om- och tillbyggnad, och den 14 maj 1927 blev detta beslut av republikens president fastställt. Lyceets lärarpersonal och föräldraråd bereddes tillfälle att granska de av arkitekten Torsten Montell vid byggnadsstyrelsen uppgjorda eskissritningarna för tillbygget.

Enligt de ritningar som godkändes komme tillbyggnaden att utgöras av tvenne norrut riktade flyglar i östra och västra ändan av den ursprungliga skolbyggnaden, som invändigt skulle delvis ombyggas. Därtill skulle byggas en skild vaktmästar- och eldarbostad samt en uthusbyggnad.

Sommaren 1928 igångsattes byggandet, och på hösten samma år var de båda flygelbyggnaderna under vattentak. Den nya vaktmästar- och eldarbostaden blev till hösten så pass färdig, att två klassrum provisoriskt inrättades där för läsåret 1928—29. Sommaren 1929 påbörjades ombyggnaden av det ursprungliga skolhuset, och arbetena fortsatte under det följande läsåret. Vid höstterminens början 1930 stod lyceets om- och tillbyggnad färdig att tagas i bruk. Den 12 september samma år verkställdes av tillförordnade länsarkitekten Gunnar Wahlroos slutsyn, i vilken även representanter för självstyrelsemyndigheterna, skolstyrelsen och överstyrelsen för allmänna byggnaderna deltog. Tillbyggnads- och ändringsarbetena vid lyceet hade verkställts med det tidigare nämnda (år 1927 beviljade) extraordinarie anslaget 3.200.000 mk jämte ett senare tillskott om 500.000 mk och ytterligare ett tillskott om 110.000 mk för arbetenas fullföljande i detalj.

Lyceet hade därmed fått till sitt förfogande lokaliteter, som i fråga om utrymmen och modernitet fullt tillfredsställde alla krav — som då ställdes på dem!

Den 21 februari 1931 anordnades i lyceet för talrika inbjudna såväl från staden som från landsbygden ävensom för skolans elever en invigningsfest. Ur programmet kan nämnas en religiös betraktelse av lektor K. N. Dahlblom, häls-

ningstal av prorektor Walter Sjöblom, prolog uppläst av lektor Bruno Forss och författad av f.d. eleven kommunalläkaren Gunnar Jansson, föredrag av rektor Hugo Kranck, violinmusik, sång och deklamation. De inbjudnas tack framfördes av landstingets talman och föräldrarådets ordförande chefredaktör Julius Sundblom, som lyckönskade till det nya skolhuset.

Lyceets arbete under 30-talet kunde, då utrymmesfrågan blivit tillfredsställande löst, fortgå under gynnsamma yttre förhållanden. Elevantalet, som läsåret 1928—29, samma år som tillbyggnaden igångsattes, hade utgjort 226, sjönk sedan sakta under trettiotalet för att läsåret 1937—38 nå bottensiffrorna 145 vid höstterminens början inskrivna. Vid höstterminens början år 1939 hade lyceet 172 elever inskrivna, eller 19 flera än föregående år. Då hade orosmolnen, som redan länge hopats över Europas politiska himmel, just urladdat sig i form av Tysklands angrepp på Polen, ett par dagar senare följt av Storbritanniens och Frankrikes krigsförklaringar.

Skolans arbete avbröts den första december 1939, vinterkrigets andra dag. Klockan 10.20, då flygalarm gavs i staden, upphörde undervisningen för höstterminen. Vårens studentskrivningar var på grund av de exceptionella förhållandena inställda, och två av eleverna från klass VIII godkändes för inträde i universitet.

Från december 1939 till den 1 juli följande år disponerades skolans lokaliteter av militärmyndigheterna. Skolan öppnades åter den 15 aug., och läsårets »vårtermin» avverkades på fem sensommarveckor. Terminen avslutades den 21 september 1940 enligt landskapsnämndens beslut.

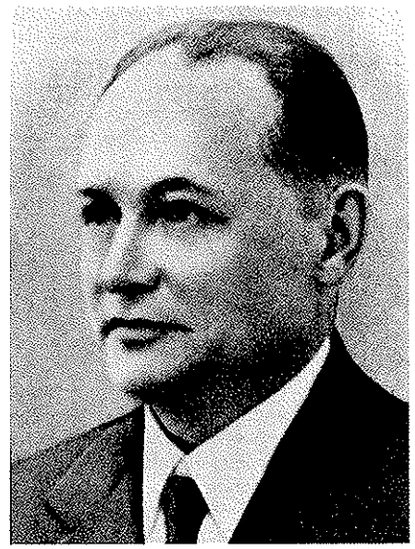
Läsåret 1940—41 började på grund av tidigare nämnda orsaker ej förrän den 1 oktober men fortgick sedan ostört till vårterminens slut. I samband med krigsutbrottet i juni 1941 togs skolans lokaliteter åter i anspråk av militären, och nästa läsår började först den 13 oktober, sedan inträdesförhör verkställts ett par dagar tidigare. I överensstämmelse med förhållandena i riket beslöt landskapsnämnden, att arbetet i klasserna IV—VIII skulle upphöra med utgången av april, medan klasserna I—III skulle upphöra med läsningen den 13 maj. Beslutet var avsett att bereda eleverna tillfälle att så tidigt som möjligt få delta i jordbruks- och andra med livsmedelsproduktionen sammanhängande arbeten.

Även de följande läsåren under kriget kännetecknades av inskränkningar i läsårets längd, olika tillfälliga avbrott förorsakade bl.a. av det ansträngda bränsle- och livsmedelsläget. Läsåret 1943—44 hade skolan ett avsevärt antal elever från skolor i riket, vilka på grund av luftbombardemangen och av andra orsaker var stängda.

De negativa verkningarna av krigsårens stympade läsår gjorde sig starkt märkbara, när skolarbetet efter krigets slut återgick till normala förhållanden. Luckorna i lärokursernas stoff utgjorde här liksom i andra skolor anledning till bekymmer såväl för lärarna som för eleverna och dessas målsmän.

Antalet vid skolan inskrivna elever hade sedan krigsåren befunnit sig i en jämn ökning. Läsåret 1943—44 måste andra klassen delas i tvenne parallellavdel-

Hugo Kranck, rektor 1926—40.



ningar. Tre år senare var de fyra lägsta klasserna uppdelade, och från hösten 1952 var mellanskolans samtliga klasser delade. Därmed hade åter frågan om lyceets tillbyggnad blivit aktuell.

Dåvarande rektorn Bruno Forss gjorde redan 1952 en framställning till landskapsstyrelsen med anledning av att skolan åter led av utrymmesbrist. Landskapsstyrelsen beslöt vidtaga åtgärder för att låta utarbeta ritningar och förslag till ombyggnad och utvidgning av skolhuset. Av arkitekten Erik Lindroos uppgjordes förslag därtill, vilket förslag lärarkollegiet, sedan vissa ändringar i de ursprungliga ritningarna gjorts, för sin del omfattade.

Då tillbyggnaden enligt detta förslag skulle komma att sträcka sig ett stycke västerut in på stadens mark, begärde landskapsstyrelsen hos stadsfullmäktige att få disponera ett lämpligt område för ändamålet. Stadsfullmäktiges majoritet ansåg sig emellertid ej kunna avstå det begärda området, som ansågs behövas för stadens under byggnad varande folkskola.

Nya ritningar måste därför anskaffas. Dessa uppgjordes av arkitekten Jonas Cedercreutz och godkändes av landskapsstyrelsen, sedan även lyceets lärarkollegium beretts tillfälle att yttra sig om dem. Medan olika ritningar uppgjordes och jämte kostnadsförslag och annat diskuterades, ökade emellertid lyceets elevantal i snabb takt. Hösten 1953 hade skolan dubbelt så många elever som då tillbyggnaden år 1930 togs i bruk. Specialsalarna hade redan tagits i anspråk som klassrum. För att provisoriskt tillfredsställa det växande utrymmesbehovet inreddes år 1952 ett extra klassrum i garderobsavdelningen för eleverna, och år 1956 inrättades ett provisoriskt klassrum på vinden. Stadens församlingshem upphyrdes, och då stadens nya folkskola till sin nuvarande utsträckning blev färdigbyggd, fick lyceet disponera över två klassrum i dess nordöstra flygel.



Skolhuset efter tillbyggnaden 1961.

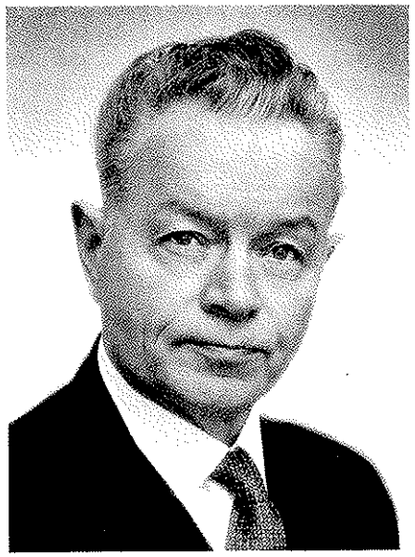
I festsalen, alla angränsande utrymmen medräknade, rymdes omkring 400 sittplatser. Läsåret 1954—55 hade skolan vid höstterminens början 431 elever och saknade då helt möjligheter att ens samla alla elever och lärare på en gång till festligheter eller examina — för att inte alls tala om föräldrar och andra inbjudna. Dock var trängseln givetvis till ännu större men för vardagens arbete, för trivseln och arbetsintensiteten.

Ett definitivt avgörande i positiv riktning beträffande tillbyggnadsplanerna nåddes omsider, då landskapsstyrelsen till landstingets höstsession 1957 avgav en framställning om att utverka extraordinarie anslag för en om- och tillbyggnad av lyceet. Denna framställning, som landstingets finansutskott enhälligt omfattade, godkändes av landstinget, och sedan även Ålandsdelegationen tillstyrkt densamma, stadfäste republikens president den 19 september 1958 beslutet om att bevilja 126.480.000 mk för om- och tillbyggnad av läroverket.

Den 4 maj 1959 började grundsprängningarna för tillbyggnaden enligt de av arkitekten Cedercreutz uppgjorda ritningarna. Som entreprenörer antogs byggmästarna Viktor Häggblom och Göran Eriksson. Den av landskapsstyrelsen tillsatta byggnadskommittén hade som ordförande rektor K. N. Dahlblom, som viceordförande lektor Nils Byman och som ledamöter lektor Alarik Häggblom och byggmästare Birger Lindblom.

Arbetena fortskred programenligt, så att tillbyggnaden delvis kunde tagas i bruk under läsåret 1960—61. Därigenom fick skolan till sitt förfogande tillräckligt med utrymmen för att ej längre behöva nyttja upphyrda lokaliteter.

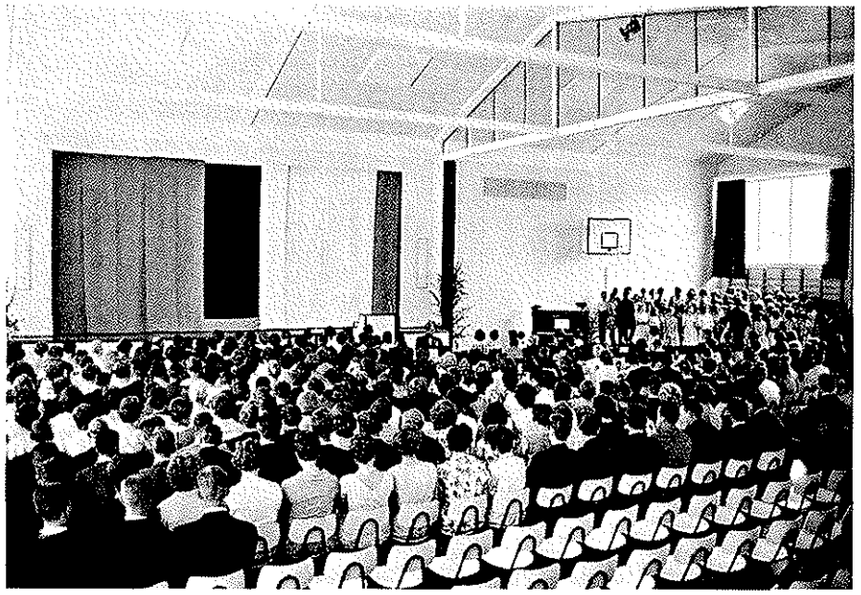
K. N. Dahlblom.



Denna andra tillbyggnad, trettio år efter den första, uppförd i en helt annan stil, är den som rådde, då lyceets ursprungliga byggnad nära sextio år tidigare kom till, fyller stora krav på ett modernt skolhus. Tillbyggnaden utgöres av en förlängning mot norr av den tidigare östra flygeln. Den inrymmer bland annat tio klassrum samt bostäder för tjänstepersonal. En utbyggnad på västra sidan av denna förlängning omfattar en festsal med tillhörande utrymmen. Själva festsalen har en golvyta om sammanlagt 500 m² och kan bekvämt avdelas i tvenne gymnastiksalar. Festsalsdelen innehåller dessutom olika till moderna gymnastiksalar hörande utrymmen, såsom tvätt- och duschrum, bastu m.m. En andra huvudingång från östra sidan leder direkt, i samma plan, till en rymlig vestibul, till vilken ansluter sig utrymmen för morgonsamling och elevbespisning samt festsalen.

Sommaren 1960 påbörjades ombyggnaden och moderniseringen av det gamla skolhuset, varvid exteriören bibehölls oförändrad. Arbetena fortgick under hela läsåret 1960—61 och den därpå följande sommaren. Vid ingången av läsåret 1961—62 beräknas ombyggnaden vara slutförd.

Därmed är lyceets byggnadsfråga åter avförd från dagordningen. Från det att den ursprungliga elementarskolbyggnaden, nuvarande Gamla rådhuset, kom till, har skolans krav på ökade utrymmen och större komfort tillgodosetts med tämligen jämna trettioårsintervaller. Ett kommande släkte får se och jämföra, hur lång nästa period blir, innan skolans bostadsbehov åter kommer att anses otillfredsställda.



Lyceets aula.

Rektorer vid Ålands lyceum

År 1924, när lyceet övertogs av landskapsmyndigheterna och fick sitt nuvarande namn, var fil.mag. Hugo Grönstrand skolans rektor. Han hade år 1922 efterträtt kollegan O. W. Drake. Rektor Grönstrand flyttade år 1926 till Hangö och efterträddes då som rektor av Hugo Kranck, vilken kvarstod i fjorton år, tills han pensionerades år 1940. Rektor Kranck var under flera perioder medlem av stadsfullmäktige och av folkskoldirektionen. Under många år var han en uppskattad anmälare av sång och musik i tidningen Åland, där han även recenserade teaterföreställningar. Åren 1940—54 omhänderhades rektorsbefattningen av Bruno Forss, en mångsidig kulturpersonlighet med starka konstnärliga intressen. Sedan år 1954 är K. N. Dahlblom skolans rektor. Själv elev från den läroinrättning han nu står i spetsen för, har rektor Dahlblom från år 1923 verkat vid sin skola. Han har sålunda följt skolan i dess övertagande av landskapsmyndigheterna och på nära håll bevittnat dess utveckling.

En uppräkning av de många lärare, vilka genom långvarig förtjänstfull verksamhet vid läroverket gjort sig förtjänta av ett omnämnande, skulle föra alltför långt. Här skall blott nämnas ett namn, Walter Sjöblom. Ett trettiotal år var han lektor i svenska vid skolan. Han var dess prorektor. Han var inspektör vid stadens folkskola. Suveränt behandlade han sitt svenska språk såväl i tal som i skrift. Han författade bland annat den med anledning av stadens femtioårsjubileum utgivna Mariehamns stads historia 1861—1911. »Han är med stor sannolikhet den mest kände pedagogen i skolans historia», sades det om honom, då han nittioårig gick ur tiden.

Inskrivna elever i lyceet vid höstterminens början:

År 1920	.....	239 elever
1930	.....	197 »
1940	.....	177 »
1950	.....	324 »
1960	.....	532 »

Som ordförande i föräldrarådet har fungerat:

Chefredaktören Julius Sundblom	1924—33
Bankdirektören Torsten Rothberg	1933—38
Bankdirektören Georg Sundman	1938—39
Landskamreraren K. E. Ramström.....	1939—43
Sjökaptenen Conrad Palmer.....	1943—48
Stadsläkaren Gunnar Jansson	1948—54
Vicehäradsh. Stig Lundqvist	1954—

Ålands sjöfartsläroverk

Landskapets läroinrättning för utbildning av sjöbefäl leder sitt ursprung från den navigationsskola, som år 1854 hade grundats i Godby på initiativ av den framsynte och energiske prosten Frans Petter von Knorring i Finström. I likhet med lyceets föregångare flyttade navigationsskolan tidigt till den nygrundade staden Mariehamn, där den inhyrdes från år 1866. Skolan, som i början var privatägd, övertogs år 1868 av staten, varvid den omorganiserades, så att den fick rätt att dimittera skeppare med behörighet att föra fartyg på Östersjön och Nordsjön. År 1874 utvidgades åter skolan och blev nu en fullständig navigationsskola med rätt att utexaminera sjökaptener.

I samband med en ny omorganisation av den nautiska undervisningen i Finland år 1918 fick skolan namnet Högre Navigationsskolan i Mariehamn (tidigare: Navigationsskolan i Mariehamn) och ställdes under sjöfartsstyrelsen. Men år 1924 övertogs den, i likhet med övriga skolor på Åland, av självstyrelsemyndigheterna.

Länge arbetade skolan i hyrda lokaliteter. År 1897 inköptes emellertid skolans dåvarande föreståndares, Abraham Öhbergs, gård i hörnet av Torggatan och Södra gatan, där skolan redan ett tjugutal år varit inhyrd. Där arbetade den sedan i ytterligare ett fyrtiotal år, tills det nuvarande skolhuset blev färdigt. Epoken Abraham Öhberg kom på sätt och vis att omspänna sjuttio år av skolans historia: trettio år var assessor Öhberg skolans föreståndare, och fyrtio år efter

hans avgång fortsatte skolan att arbeta i den av honom tidigare ägda fastigheten. »Öhbergsbacken» blev sålunda ett högst påtagligt begrepp icke blott för skolans elever dessa år utan även för stadens invånare i allmänhet.

Under 1930-talet genomgick den åländska handelsflottan en betydelsefull förändring med övergång från segelfartyg till i huvudsak maskindrivet tonnage. Därmed ställdes nya krav på navigationsskolans utbildningsprogram. De ändrade förhållandena behövde beaktas vid undervisningen av det blivande däcksbefälet. Men mera brännande blev frågan hur behovet av maskinbefäl skulle tillgodoses. Kravet på möjligheter till utbildning vid hemortens skola ledde snart till att härför erforderliga åtgärder vidtogs. Sedan landstinget beviljat medel för ändamålet, fick landskapsnämnden till stånd en överenskommelseförordning »angående ordnande av undervisningen vid maskintekniska avdelningen av Högre Navigationsskolan i Mariehamn», given den 12 oktober 1935.

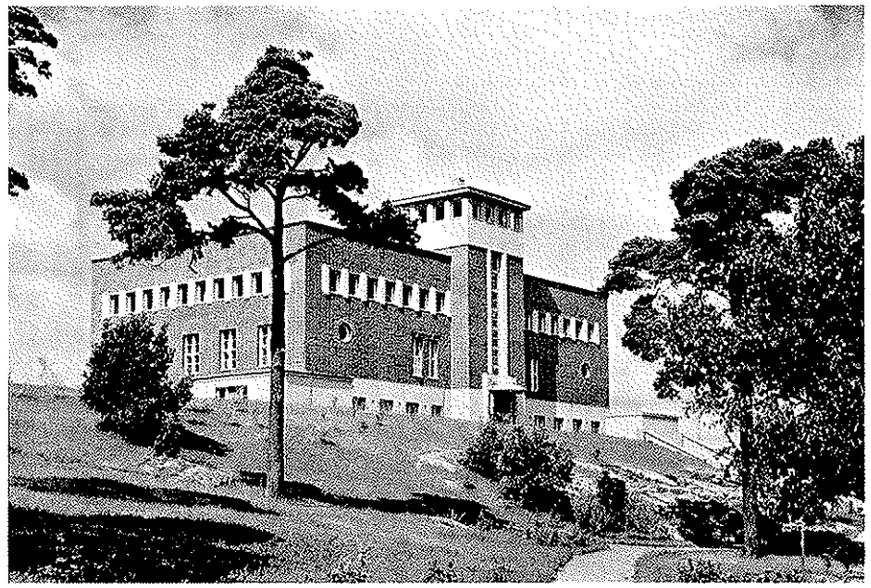
Redan i november samma år vidtog den maskintekniska avdelningen med sin verksamhet. Avdelningsföreståndare blev diplomingenjören Einar Sjöholm. De fyra första åren arbetade avdelningen med endast en klass, och den 1 mars 1938 dimitterades de första övermaskinmästarna. Därmed hade Mariehamn fått en verklig sjöbefälsskola, för övrigt den enda i landet för såväl däcks- som maskinbefäl.

Med denna utvidgning av skolans verksamhetsprogram var de dåvarande lokaliteterna, där den nautiska och den maskintekniska avdelningen arbetade sida vid sida, till bristningsgränsen utnyttjade, då dessutom den ökade tillströmningen av elever gjorde det nödvändigt att inrätta parallellklasser. En ny och större skolbyggnad var nu en absolut nödvändighet.

Den 20 november 1936 beslöt landstinget hemställa hos Ålandsdelegationen om ett extraordinarie anslag för byggande av ett nytt skolhus. Mariehamns stad överlämnade gratis en förnämlig tomt för ändamålet. Sedan Ålandsdelegationen beviljat de erforderliga medlen, påbörjades byggnadsarbetet hösten 1937. Ritningarna hade uppgjorts av arkitekten, professor Lars Sonck, och arbetet utfördes på entreprenad av byggmästaren Frithiof Lindholm. I januari 1939 stod det ståtliga huset färdigt att övertagas av skolan. Genom sitt läge och sin arkitektur utgör det ett markant inslag i stadens byggnadsprofil.

Till de olika avdelningarnas förfogande stod nu, förutom ett tillräckligt antal klassrum, särskilda utrymmen för undervisningsmateriel och laboratorier samt en stor och ljus ritsal. Navigatörerna kunde dessutom glädja sig åt och dra nytta av att från skolans takterrass ha den mest hänförande utsikt över Ålands hav och trafikleden från Bottenhavet till Östersjön med fri horisont i sydväst.

Med undantag för vissa avbrott under krigen har skolans verksamhet fortgått utan yttre störningar. Den snabba utvecklingen inom sjöfarten de senaste årtiondena har gjort det nödvändigt för undervisningen att smidigt anpassa sig efter de ändrade förhållandena. I undervisningen vid navigationsavdelningen brottades man vid tiden för inflyttningen i det nya skolhuset med ett föråldrat reglemente, och ett allmänt önskemål inom lärarkåren var att utan dröjsmål få



Ålands sjöfartsläroverks byggnad, färdig år 1939.

en omorganisation till stånd. En omgestaltning i önskad riktning företogs år 1944 i överenstämmelse med en föregående år utfärdad lag jämte förordning rörande navigationsskolorna i riket. Samtidigt beslöt Ålands landskapsnämnd, att skolans namn i enlighet med lärarkollegiets förslag skulle ändras till Ålands Sjöfartsläroverk.

I samband med att studietiden vid de tekniska skolorna i riket år 1940 förkortades från tre år till två, utvidgades den maskintekniska avdelningen så, att nya elever kunde inskrivas varje år. På hösten 1948 övergick den maskintekniska avdelningen till ett nytt läroprogram, och studietiden förlängdes därvid åter till tre år. Samma år skedde ombyte på avdelningsföreståndarposten, då diplomingenjören Einar Sjöholm återgick till privat verksamhet och efterträddes av diplomingenjören Gunnar Renqvist. Denne tillträdde hösten 1960 annan tjänst, varvid fil.kand. Alarik Häggblom blev avdelningsföreståndare.

Utom klasserna för sjökaptener, styrmän och understyrmän har vid navigationsavdelningen även verkat en s.k. skepparskola, där eleverna fått avlägga examen för skeppare med begränsad behörighet att föra befäl eller tjänstgöra som styrmän på mindre handelsfartyg i kustfart. Kurserna, som vid behov fortfarande anordnas, omfattar en termin om fyra månader.

Likaså har vid maskintekniska avdelningen några gånger anordnats speciella s.k. förkortade undermaskinmästarkurser, vilka också omfattat blott en läsotermin.



Lärare och elever vid sjöfartsläroverket i april 1953. Andre man från höger i andra raden är rektor Paul Kåhre.

Det med åren växande behovet av radiotelegrafister på fartygen och svårigheterna att få svenskspråkig utbildning gjorde, att man i början av femtiotalet på allvar tog upp frågan om att vid sjöfartsläroverket anordna utbildning även av radiotelegrafister. Sedan vederbörliga förberedande åtgärder vidtagits, började den första radiotelegrafistkursen hösten 1954. I denna deltog 23 elever, av vilka 21 vid avslutningen våren 1955 erhöll betyg över genomgången kurs. Liknande kurser har sedan dess anordnats vartannat år, och från de hittills hållna fyra kurserna har dimitterats sammanlagt 55 radiotelegrafister. I kurserna för radiotelegrafister har även kvinnliga elever deltagit.

Under de senaste sextio åren har navigationsskolan bytt föreståndare fyra gånger. År 1913 efterträddes den dåvarande föreståndaren N. Schröder av sjökaptenen Herman Korsström, vilken sedan år 1900 hade verkat som lärare vid skolan. Kapten Korsström författade flera läroböcker till navigationsundervisningens tjänst. Den av honom år 1911 utgivna Lärobok i navigation jämte Nautiska tabeller användes i landets navigationsskolor ända in på 1940-talet.

Även de följande föreståndarna har varit framstående personligheter. Åren 1927—35 var sjökaptenen Anders Öström föreståndare för skolan. Han hade, innan han tillträdde föreståndarbefattningen, en mångårig erfarenhet från verksamhet såväl om skeppsbord som bakom katedern. Under hans efterträdares, den mänskligt sett alltför tidigt bortgångne diplomsjökaptenen Paul Kåhres, tid anslöts till skolan den tidigare nämnda maskintekniska avdelningen, och skolan fick nytt hus.

Hugo Grönroos.



Sedan år 1954 är sjökaptenen Hugo Grönroos rektor för sjöfartsläroverket. Genom nit och skicklighet har han befäst skolans goda anseende.

I fråga om elevfrekvensen hör Ålands sjöfartsläroverk till de största navigationsskolorna i landet. Läsåret 1960—61 hade navigationsavdelningen 55 och maskintekniska avdelningen 49 elever. Tio år tidigare var motsvarande siffror 54 och 31. En rätt stor procent av eleverna kommer från svenskbygderna i riket.

Den av landskapsstyrelsen tillsatta rådgivande kommissionen bestod läsåret 1960—61 av följande personer:

Skeppsredare Olof Öström, ordförande.
Dipl.ing. Einar Sjöholm, viceordförande.
Direktör Karl Mattsson.
Skeppsredare Edgar Erikson.
Hamnkapten Walter Öfverström.

Med utgången av läsåret 1960—61 har från sjöfartsläroverket dimitterats 823 sjökaptener och 226 övermaskinmästare. Skolan hör oskiljaktligt samman med sjöfartsstaden Mariehamn, och förutom att den utbildat välmeriterat fartygsbefäl har den varit en språngbräda för många av stadens ledande sjöfartsmän.

Kock- och stuertskolan

Ålands kock- och stuertskola inledde sin verksamhet hösten 1926. Redan långt tidigare hade dock väckts förslag om att i Mariehamn inrätta en skola eller

anordna kurser för handelsflottans ekonomipersonal. Sedan en petition i ärendet inlämnats till landstinget, beslöt detta, att en skola skulle inrättas, och beviljade erforderliga medel för ändamålet.

Föreningen för Sjömanshemmet i Mariehamn åtog sig att upprätthålla skolan i samband med sin förplägningsrörelse i Sjömanshemmet, Stora gatan 11. Föreståndare för skolan blev Sjömanshemmets föreståndare Nestor Karlsson. Den 31 augusti 1926 stadfäste landskapsnämnden undervisningsplanen, och den första fyramånaderskursen började i slutet av samma år. De första elva eleverna dimitterades den 27 april 1927.

Skolan arbetade under åren före kriget med två kurser om vardera fyra månader årligen. Både kockar och stuertar utbildades. Skolans första föreståndare Nestor Karlsson efterträddes år 1937 av Johan Lönroth, en av eleverna från den tio år tidigare dimitterade första kursen. Tjugofyra år har denne varit skolans föreståndare.

Under krigsåren var skolans verksamhet tidvis inställd. Verksamhetsprogrammet ändrades år 1947 till att omfatta en årlig sex månaders kurs, och den teoretiska undervisningen utökades. Från och med år 1958 arbetade skolan med en åtta månaders kurs för kockar och tvenne fyra månaders kurser för stuertar årligen.

Hösten 1960 upptog landskapsstyrelsen underhandlingar med styrelsen för sjömanshemsföreningen i Mariehamn om möjligheterna till och villkoren för att i landskapets regi övertaga utbildningen av kockar och stuertar. Avsikten därmed var att sammanföra utbildningen av ekonomipersonal på handelsfartyg med övrig yrkesutbildande verksamhet inom ramen för en planerad sjömansskola. Sjömanshemsföreningen ställde sig positiv till landskapsstyrelsens förslag, och från och med den 1 augusti 1961 upphör formellt den hittillsvarande kock- och stuertskolan och ingår som en avdelning i den planerade Ålands sjömansskola.

Under de trettiofem år som gått sedan skolan började, har 483 elever dimitterats, därav 213 stuertar och 270 kockar. Skolan har haft stor betydelse, dels därigenom att utbildad ekonomipersonal på fartygen betytt bättre kost och på grund därav ökad trivsel om skeppsbord, dels genom att den utbildning skolan givit medfört förbättrade utkomstmöjligheter för en icke obetydlig yrkesgrupp.

Ålands yrkesskola

Tanken att på Åland inrätta en skola för att utbilda utövare av manuella yrken, är betydligt äldre än Ålands yrkesskola, vilken hittills (år 1961) varit i verksamhet blott ett tiotal år.

År 1929 ingick Ålands Hemslöjdsförening till stadsfullmäktige i Mariehamn med en motiverad framställning därom, att staden skulle inrätta en »hemslöjdsskola» med till en början tre avdelningar, en för snickare, en för husbyggare och en för metallarbetare. Denna framställning blev dock lämnad utan avseende.

År 1937 vände sig samma förening till Ålands landskapsnämnd med anhållan att landskapsnämnden ville gå i författning om att grunda och upprätthålla en yrkesskola för landskapet, till en början med en avdelning för snickare och målare och en avdelning för metallarbetare. Ej heller denna anhållan ledde till åsyftat resultat.

Emellertid tillsatte landskapsmyndigheterna år 1939 en yrkesutbildningskommitté med uppdrag att inkomma med utredning och förslag i yrkesskolfrågan. I kommittén invaldes landskapskamrer Werner Eker som ordförande, folkskollärare Karl Gustafsson och fröken Fanny Sundström. År 1942 invaldes fil.mag. Matts Dreijer, som blev kommitténs sekreterare. Fröken Fanny Sundström ersattes vid sitt frånfälle av fru Anne-Beate Becker.

Kommitténs betänkande är daterat den 23 april 1946. Efter en omfattande utredning utmynnar det i förslaget, att en yrkesutbildningsanstalt inrättas i landskapet, att denna får namnet Ålands yrkesskola och att vid skolan inrättas dels fasta kurser, dels tillfälliga kurser efter behov. Fasta kurser föreslås för metallarbetare, för affärsbiträden och i huslig ekonomi. Som lokaliteter för den planerade skolan föreslog kommittén de dåvarande folkskolbyggnaderna, vilka skulle kunna användas, sedan staden i en nära framtid byggt nytt folkskolhus.

Samma år inlämnade landstingsmannen Viktor Arvidsson till landstingets vårsession en petition om inrättande av en yrkesskola på Åland. Finans- och ekonomiutskottet omfattade petitionen, och landstinget fattade principbeslutet, att en yrkesskola skulle inrättas på Åland med beaktande av de i petitionen berörda synpunkterna.

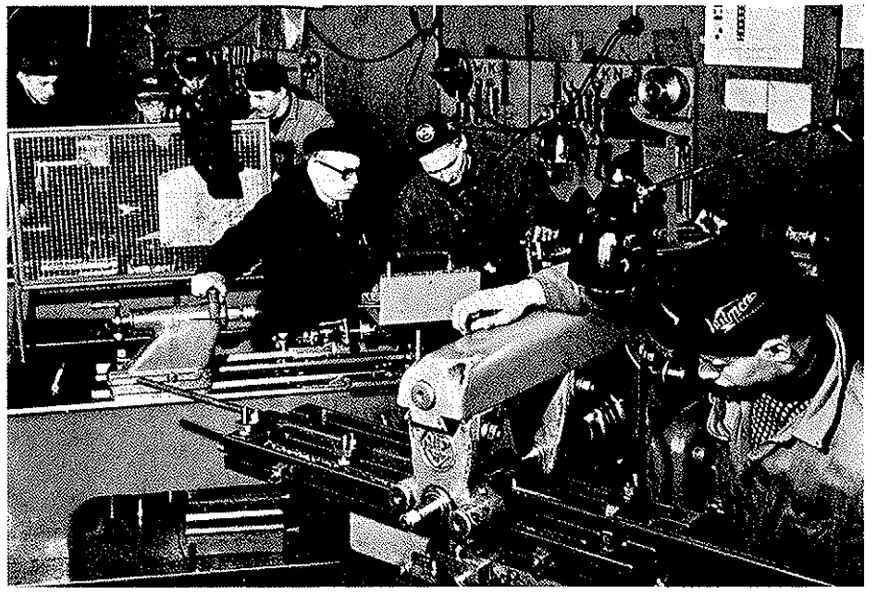
Den 29 oktober 1947 inlämnade landskapsnämnden en framställning till landstinget med förslag till landskapslag angående landskapet Ålands yrkesskola. Förslaget omfattades av landstinget, och landskapslagen om Ålands yrkesskola utfärdades den 29 mars 1949.

Den år 1949 av landskapsnämnden utsedda direktionen för yrkesskolan bestod av folkskolläraren Karl Gustafsson som ordförande, fil.mag. Matts Dreijer, fru Anne-Beate Becker, fröken Lydia Holmberg, dipl.ing. Gunnar Renqvist och snickarmästaren Viktor Arvidsson.

Våren 1950 gjorde fyra av direktionens medlemmar en veckolång studieresa i Sverige för att studera yrkesskolor. Ing. Renqvist företog en liknande resa till några yrkesskolor i riket.

Ålands yrkesskola började sin verksamhet hösten 1950 med en ettårig kurs för el-installatörer. Kursen leddes av ingenjör Osvald Lönnberg. Lokaliteter upphyrdes i det s.k. officerskasinot på gamla navigationsskolans tomt i hörnet av Torggatan och Södragatan. Kursen började den 4 sept. 1950 med åtta elever, och våren 1951 dimitterades alltså de första eleverna. Början var gjord.

Hösten 1951 begynte en tvåårig yrkeskurs för metallarbetare. Under läsåret 1951—52 anordnades dessutom en aftonkurs i sömnad och en aftonkurs för snickare.



Metallavdelningens andra klass med avdelningsföreståndaren V. Virtanen.

Följande läsår omfattade skolans verksamhet en första och en andra klass inom metallarbetaravdelningen samt en ettårig dagkurs för yrkessömmerskor och en ettårig kvällskurs i husbehovssömnad. Hösten 1952 blev ingenjör Holger Sanders skolans t.f. rektor. Tidigare hade föreståndarbefattningen omhänderhafts av direktionens ordförande Karl Gustafsson.

För metallarbetaravdelningarna hade undervisnings- och verkstadsutrymmen ställts till förfogande i landskapets nybyggda garage norr om begravningsplatsen. Sömnadskurserna arbetade i gården i hörnet av Ålandsvägen och N. Esplanadgatan.

Hösten 1953 började en tvåårig el-installatörskurs, från vilken sju elever dimitterades våren 1955. Flera liknande kurser har tills vidare ej anordnats. En tvåårig kurs för yrkessömmerskor började också hösten 1953. Sömnadsavdelningen har sedan dess verkat som tvåårig, med elevintagning vartannat år. Metallarbetaravdelningen är likaså tvåårig men tar in nya elever varje år.

En bilmekanikeravdelning började hösten 1955 med en treårig kurs. Undervisnings- och verkstadsutrymmen upphyrdes i Mariehamns Mekaniska Verkstads tidigare lokaliteter, V. Esplanadgatan 15, där avdelningen fortfarande arbetar med elevintagning vart tredje år.

År 1958 utvidgades åter skolans verksamhet, denna gång med två nya avdelningar, en ettårig handelsavdelning och en likaså ettårig avdelning för utbildning av fartygselektriker, för övrigt den första och enda i sitt slag i Finland.



Sömnadsavdelningen med avdelningsföreståndarinnan Maj-Lis Eklund

Handelsavdelningen inrymdes i f.d. Kinoteatern, Nygatan 3, dit också sömnadsavdelningen flyttade. För fartygselektrikeravdelningen upphyrdes lokaliteter i gården Torggatan 32, där Mariehamns elektricitetsverk en gång var beläget.

Skolan saknar tills vidare eget hus. Av olika orsaker har planerna på att få skolans verksamhet under eget tak ännu ej kunnat förverkligas. På direktionens anhållan lovade stadsfullmäktige redan under skolans första verksamhetsår att skänka tomt för ett planerat skolhus. Då denna tomt, belägen vid Nygatan och nuvarande Skolgränd, visade sig vara alltför liten, utbyttes den genom ett nytt gåvobrev i november 1952 mot en tomt vid Ålandsvägen. Denna tomt har senare utbytts mot ett större område norr om Övernäs folkskola.

Till landstingets höstsession 1956 inlämnade landskapsstyrelsen en framställning angående utverkande av extraordinarie anslag för byggande av ett skolhus för Ålands yrkesskola. Sedan ärendet vederbörligen behandlats av Ålandsdelegationen, handels- och industriministeriet och andra berörda myndigheter, beviljades ett anslag om 130 miljoner mark. Ritningarna till det planerade skolhuset har uppgjorts av arkitekten Erik Lindroos. Byggandet torde igångsättas under år 1962. Skolan har sålunda goda utsikter att inom en nära framtid få flytta in i eget nybyggt hus.

Under den korta tid yrkesskolan varit i verksamhet har den redan hunnit visa, att den fyller ett verkligt behov. Från näringslivets sida har den rönt berättigad uppskattning, samtidigt som den mötts av glädjande stor anslutning från den ungdom den riktar sig till.

Som ordförande i yrkesskolans direktion har fungerat:

Folkskolläraren Karl Gustafsson	1949—56
Vicehäradshövdingen Martin Isaksson	1956—58
Bankdirektören Klas Eklund	1959—

Övriga skolor

I redogörelsen över läroinrättningar i staden skall även ägnas några rader åt skolor, vilka ej längre är i verksamhet, nämligen den s.k. Hantverksskolan och de privata småbarnsskolorna.

På initiativ av bland andra lärarinnan Klarry Rajander började Hantverksskolan i Mariehamn sin verksamhet hösten 1886. Syftemålet med skolan var att ge ungdomar i förvärvsarbete tillfälle att förkovra sig i modersmålets skriftliga behandling samt att inhämta vissa andra för det praktiska livet behövliga kunskaper.

Undervisningen ägde rum ett par kvällar i veckan och omfattade rättskrivning, stilskrivning och räkning samt något bokföring, teckning och sång. Som klassrum användes östra klassrummet i dåvarande folkskolan (nuvarande Ungdomsgården). Staden och staten bidrog med hälften var av lärarinnans lön, skolans enda utgift.

Under skolans hela verksamhetstid handhades undervisningen av lärarinnan Klarry Rajander. Skolan upphörde i samband med fröken Rajanders frånfälle år 1926.

Redan före folkskolans tillkomst verkade i staden olika tillfälliga småbarnsskolor.

År 1899 öppnade fru Hilma Landell en småskola, som hade till uppgift att förbereda för inträde i det dåvarande Reallläroverket. Hennes skola övertogs senare av fröken Ida Carlsson. Med ekonomiskt understöd av staden arbetade skolan under namnet Fröken Ida Carlssons privatskola, tills den på 1920-talet upphörde med sin verksamhet.

Stadsbiblioteket

I en motiverad skrivelse till stadsfullmäktige den 13 februari 1921 föreslog folkskolläraren Karl Gustafsson, att Mariehamns stad borde grunda och underhålla ett bibliotek. Sedan förslaget behandlats vid två fullmäktigesammanträden, beslöt stadsfullmäktige vid sammanträdet den 4 april 1921, att ett belopp, vars storlek framdeles skulle av fullmäktige bestämmas, skulle »till grundande av ett stadsbibliotek i Mariehamn i budgeten för nästkommande finansår upptagas». En kommitté tillsattes för att utarbeta stadgar och lånereglemente. Dessa godkändes av stadsfullmäktige den 23 oktober 1922, och samtidigt tillsattes en



Lånehallen med läsrummet i bakgrunden.

biblioteksstyrelse, bestående av folkskolläraren Karl Gustafsson, lektorn Walter Sjöblom, lotsen Edvin Söderström och fröken Naema Eriksson. Sedan lärare Gustafsson valts till bibliotekarie, utsåg stadsfullmäktige i hans ställe konsuln Birger Johansson till ledamot i biblioteksstyrelsen. Till styrelsens ordförande valdes lektor Sjöblom och till kassör fröken Eriksson. Enligt stadgarna ålåg det bibliotekarien att vara sekreterare.

Stadens första anslag till biblioteket, år 1922, utgjorde 1.600 mark, varav 1.500 mark för organisationskostnader och 100 mark till bibliotekariearvode. Utgifterna för år 1923, det första egentliga verksamhetsåret, belöpte sig till 10.898 mark 77 penni. Därav åtgick till inköp av böcker 2.021 mark 75 penni. Bibliotekariens årslön utgjorde 1.200 mark. Anslaget i övrigt gick till inventarier och hyra. Som en jämförelse kan nämnas, att bibliotekets utgifter år 1960 steg till 1.430.174 mark.

Bibliotekslokal

Då staden ej kunde ställa egna lokaliteter till bibliotekets förfogande, upphyrdes ett cirka 20 m² stort rum för biblioteket hos kaptenskan Alice Ekblom i gården nr 7 vid Östra Esplanadgatan. Hyran för rummet med värme, lyse och städning utgjorde 250 mark i månaden. År 1925 flyttade biblioteket in i dåvarande rådhuset. Här disponerade biblioteket över ett rum. Läget, i esplanaden,

var det bästa möjliga, och lånerörelsen utvecklade sig tillfredsställande. Utrymmet var dock allt för litet, och trängseln blev med åren högst besvärlig.

År 1939 flyttade biblioteket till det nya stadshuset. Där erhöll det i tredje våningen en lokal om fyra rum: lånehall, läsrum, rum för ungdomsavdelningen och arbetsrum, vilket därjämte skulle tjäna som bokmagasin. Den nya lokalen, omfattande sammanlagt 141 m², var ändamålsenligt planerad. Läsrummet, lånehallen och ungdomsavdelningens rum ligger i fil och är alla lätta att övervaka från utlåningsdisken, därigenom att mellanväggarna är genombrutna och öppningarna försedda med fönster. Bibliotekslokaliteternas läge däremot är mindre lämpligt, vilket bl.a. visat sig däri, att utlåningsfrekvensen sjönk rätt avsevärt efter flyttningen från gamla rådhuset.

Bokbeståndet

Vid verksamhetens början år 1923 ägde biblioteket 144 böcker. Dels tack vare rätt frikostiga bokinköpsanslag från staden, dels tack vare bokgåvor har bokbeståndet steg för steg ökat på ett tillfredsställande sätt. Det utgjorde vid årsskiftet 1960—61 sammanlagt 10.238 band. År 1925 fick biblioteket som gåva övertaga Ålands lånebiblioteks böcker, omkring 900 band. Av dessa införlivades några hundra band med biblioteket. De övriga förvaras på gamla rådhusets vind.

Lånerörelsen

Utlåningen begynte den 1 maj 1923. Under det första verksamhetsåret utgjorde lånen 1.418 band, därav 991 band skönlitteratur, 154 band facklitteratur och 273 band barnböcker. Under de följande åren visade lånefrekvensen en jämn och tillfredsställande ökning, ända tills biblioteket flyttade in i stadshuset, då som redan nämnts, en nedgång inträffade, vilken förmärktes över ett decennium, innan lånefrekvensen började stiga på nytt.

År 1960 utlånades 15.727 band. Av dessa kom på de vuxnas avdelning 3.618 band facklitteratur och 8.514 band skönlitteratur. På barn- och ungdomsavdelningen var motsvarande siffror 640 band och 2.955 band. Under de 38 år biblioteket verkat, har utlånats sammanlagt 330.009 böcker. Referensavdelningen (läsrummet) har särskilt under de senaste åren varit livligt besökt.

Låntagarna det första verksamhetsåret utgjordes av 46 män, 43 kvinnor och 25 barn under 15 år. År 1960 var antalet låntagare 782, därav 307 män, 267 kvinnor och 208 barn. Sammanlagt har biblioteket intill utgången av år 1960 besökts av 6.831 låntagare.

Öppethållningstiderna

De sex första åren hölls biblioteket öppet för utlåning två dagar i veckan, måndagar och torsdagar. År 1929 utökades lånetillfällena till fyra veckodagar à

två timmar. År 1956 skildes barn- och ungdomsavdelningens utlåning från de vuxnas, och ett biblioteksbiträde anställdes för att handha denna utlåning. Den försiggår två dagar i veckan, tre timmar varje gång. Från och med år 1960 öppethålles biblioteket för vuxna alla vardagar. Numera har också införts sagostunder en gång i veckan för de yngsta biblioteksbesökarna.

Biblioteket har således under hela sin tillvaro varit statt i utveckling. I fråga om utrymmen och moderna hjälpmedel lämnar det dock numera åtskilligt övrigt att önska. Vid betraktande av den snabba utveckling biblioteksväsendet genomgått i kulturländerna det senaste årtiondet ter sig bibliotekets lokaliteter särskilt ur utrymmessynpunkt mycket föråldrade. Två omständigheter aktualiserar alldeles särskilt behovet av ökade utrymmen: inkorporeringen av förorterna och det samarbete, som måste komma till stånd mellan stadsbiblioteket och Ålands centralbibliotek.

Som ordförande i bibliotekets styrelser har fungerat:

Lektor Walter Sjöblom	1922—34
Lektor Vidar Sjöblom	1935—53
Lektor Carl Ramsdahl	1954—

Personal:

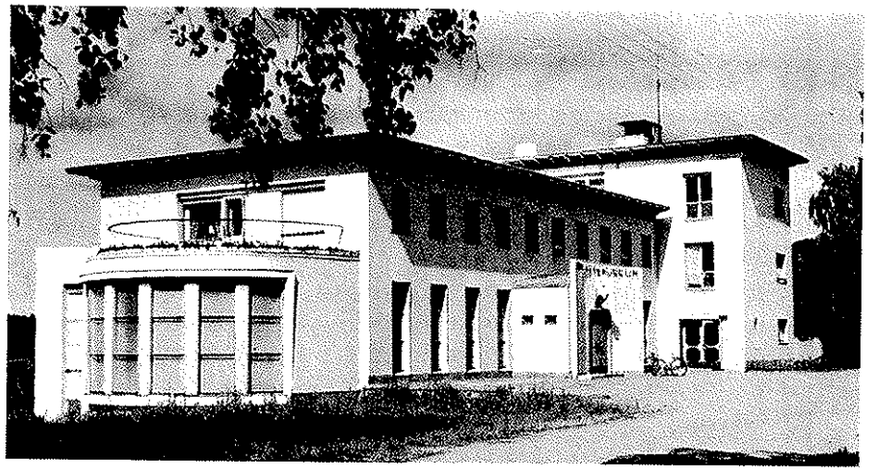
Karl Gustafsson, bibliotekarie sedan år 1922.
Karin Gustafsson, biblioteksbiträde sedan år 1956.

Museerna

Ålands museum grundades genom beslut av landskapsnämnden år 1933, samtidigt som en landskapsarkeologtjänst inrättades. Den första tjänsteinnehavaren blev fil.mag. Matts Dreijer, vilken fungerar som museets föreståndare.

Museets samlingar omfattar arkeologiska fynd och etnografica, bilder och fotografier samt anteckningar rörande allmogens andliga och materiella kultur och uppteckningar av ortnamn. Sedan år 1939 är dessa samlingar provisoriskinrymda i fastigheten Torggatan 5. De omfattade den 31 december 1960 samt manlagt 11.790 nummer samt 5.200 bilder och fotografier.

Ålands sjöfartsmuseum öppnades för allmänheten i augusti år 1954 i Ålands Nautical Club's byggnad i Västerhamn. (Jämför kap. »Sjöfartsnäringens lokala förankring och betydelse» i avsnittet om näringslivet). Bland de drygt ett tusen utställda föremålen kan nämnas halvdäcket från fyrmastade barken Hougomont och salongen från Herzogin Cecilie. Segelsjöfarten har givetvis ägnats det största utrymmet bland museets samlingar.



Ålands sjöfartsmuseum

Under år 1960 besöktes museet av 12.033 personer. Sammanlagt har vid utgången av nämnda år mer än 49 tusen besökare antecknats. En av initiativtagarna till museet och den drivande kraften vid dess tillkomst, sjökaptenen Carl Holmqvist, var museets förste intendent. Han efterträddes vid sin död år 1956 av den nuvarande intendenten sjökaptenen Gunnar Boman.

NÄRINGARNA

Av B. J. Palme

Grundvalarna — havet och jorden

Vid Mariehamns grundläggning förutsågs, att stadens viktigaste näringar skulle bli sjöfart och handel. I det den 21 februari 1861 utfärdade fundationsbrevet för Mariehamn benämnes även staden en »sjö- och stapelstad». Därmed förutsattes, att stadens invånare huvudsakligast skulle livnära sig med sjöfartsnäring och handel. Invånarna tillerkändes »alla de förmåner samt fri- och rättigheter, som jämlikt lag och gällande författningar tillkomma handlande och skeppsredare uti landets öfriga sjö- och stapelstäder».[1] [2])

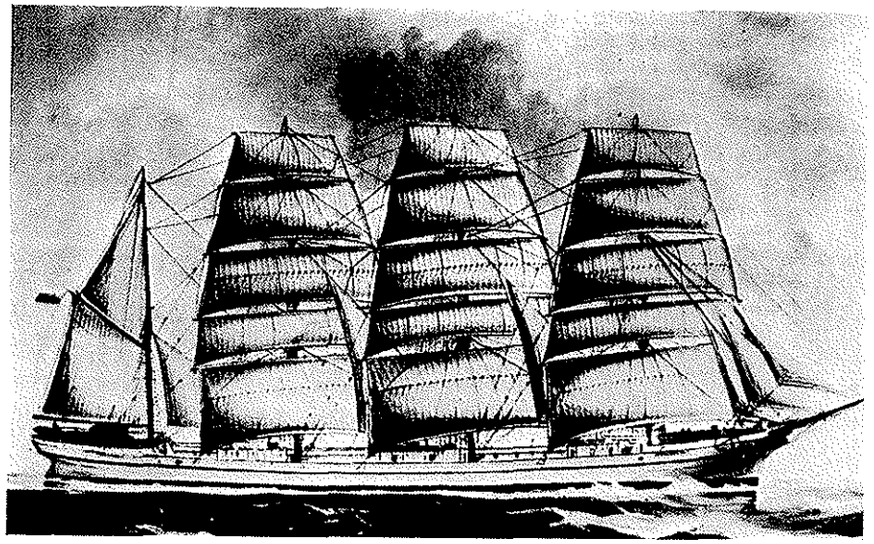
Grundvalen för Mariehamns sjöfartsnäring är havet, som inbyggarna på Åland tack vare den åländska ögruppens läge vid Östersjön upplever som en samfundsordning och som vid tiden för Mariehamns grundläggning danat en traditionsbevarande sjömanskår, vilken just frigjorts från sina historiska fjättrar genom att full frihet beviljats Finlands invånare att bedriva sjöfartsnäring på de »sju haven». Ur den gamla åländska husbehovsseglationen uppstod nu en bondeseglation, som gick emot sin blomstringstid. Mariehamns grundläggning medförde, att sjöfartsnäring småningom började bedrivas av till staden inflyttade personer. Handlanden Nikolai Sittkoff från Ämnäs visade härvid vägen år 1869, då han till Mariehamn inköpte sitt första segelfartyg. Och vid tiden för femtioårsjubiléet hade staden uppnått ställningen av en sjöfartsstad. Sjöblom konstaterar även i sin jubileumsbok, att »på grund av den år efter år alltmer stegrade skeppsrörelsen har staden Mariehamn fått sin säregna prägel av en sjömännens stad. Ett mycket stort antal av stadens borgare utgöres av skeppsredare, sjökaptener, styrmän och sjöfolk i allmänhet.»[3])

Utvecklingen sedan dess har befäst Mariehamns ställning som en blomstrande sjöfartsstad med en handelsflotta, som är näststörst bland Finlands städers. Sjöfartsnäringen är även huvudnäringen för Mariehamn av i dag. Denna näringsgren kan emellertid ses ur tvenne olika aspekter, dels ur en socialekonomisk, då man avser näringens utövande mellan en bestämd ort som Mariehamn eller ett land som Åland och andra dylika orter eller områden, samt dels ur en företags-

[1]) § 7 i fundationsbrevet.

[2]) »När Mariehamn grundlades, knötos till den nya staden livliga förhoppningar om välgång och blomstring. Den efterlängtade centralorten för köpenskap och samfärdsel och för nya kulturimpulsers spridning i åländsk bygd hade skapats.» Se härom Otto Andersson: Ur åländsk hävd och tradition, Stockholm 1939, kapitlet: Stadstankens uppkomst på Åland, sid. 152 ff.

[3]) Walter Sjöblom: Mariehamns stads historia 1861—1911, del, II s. 185 f.



4/m stålbarken Margareta.

ekonomisk, då man betraktar en sådan verksamhet inifrån. Enklast kan man väl karaktärisera den förra såsom en verksamhet, vilken avser sjötrafiken och den senare åter såsom en verksamhet, vilken avser rederinäringen. Mariehamns sjöfartsnäring är nästan uteslutande av företagsekonomisk art. Den utgör sålunda i mindre mån ett medel för Mariehamns eller Ålands handel, utan en inkomstkälla, ett mål i sig själv utan direkt ekonomisk-geografisk relation till staden, där dess utövare bor.

Sambandet mellan sjötrafiken och rederinäringen behöver icke vara ömsesidigt. Ett land kan ha livliga sjöfartsförbindelser och obetydlig rederirörelse. Ett motsatt förhållande är däremot mindre vanligt, enär rederiverksamheten i ett visst land förutsätter åtminstone historiskt-genetiskt ett behov av sjötransporter såsom utgångspunkt för sjökunnigheten och företagsamheten. Man kan därför vid behandlingen av en orts eller ett lands sjöfartsnäring ej helt bortse från den lokala sjötrafiken, ur vilken den ursprungligen vuxit fram. För Mariehamns del gäller jämväl det ovanrelaterade, fastän dess sjöfartsnäring utvecklat sig huvudsakligast till en rederinäring i utrikesfart.

Grundvalen för Mariehamns sjöfartsnäring av i dag är fortsättningsvis havet, som danar den traditionsenliga sjömansstammen, varförutan Mariehamns rederinäring skulle gå kräftgången. Och en väsentlig del av stadens invånare utgörs av sjömän och deras familjer. Antalet redare begränsar sig till ett par tiotal personer, varav något över hälften är sjökaptener, medan resten är utbildade yrkesredare.

Fasta Ålands kalkrika jord i förening med det relativt milda klimatet, som råder på det havsomslutna Åland, ger dess brukare en relativt god avkastning,

varigenom fasta Åland blivit ett överproduktionsområde för jordbruks- och skogsbruksprodukter, som i en stor utsträckning utföres från Åland. Den viktigaste utskeppningshamnen för dessa produkter är Mariehamn. Producenterna, de ålänska bönderna, skapar tack vare jordens rikliga avkastning förutsättningarna för Mariehamns handel.

Under Mariehamns första halvsekel hade dess invånare likväl stora svårigheter att övervinna förrän stadens näringsliv kunde uppbyggas. Rådande brist på kapital samt jord- och skogsbrukets låga marknadspriser jämte stadens eländiga kommunikationer med omvärlden var huvudorsakerna till att Mariehamns invånare härunder upplevde allt annat än ett blomstrande näringsliv. Men småningom grydde för dem bättre tider. Vid stadens halvsekelsjubileum den 21 februari 1911 kunde tecken skönjas till en ljusning.

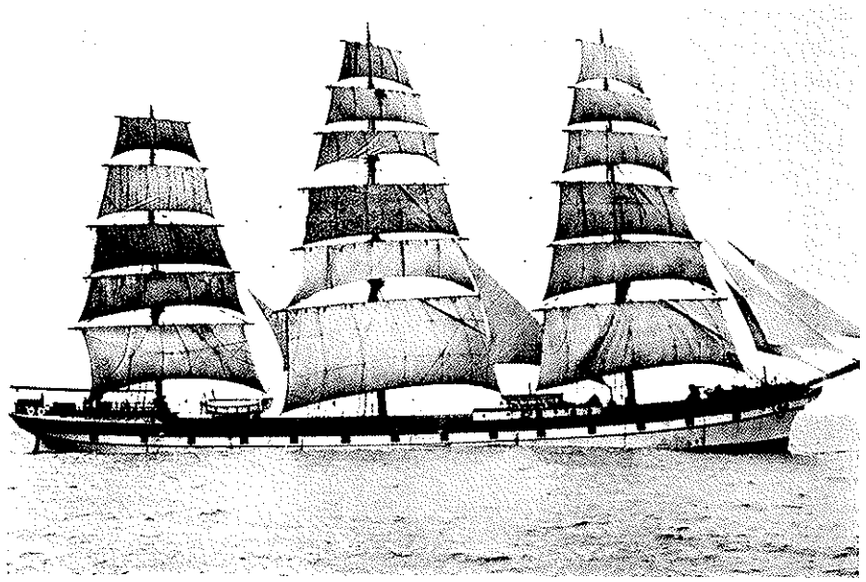
I det följande skall vi få ta del av utvecklingen av näringslivet under den femtioårsperiod, räknat från 1911 till 1961, varunder stadens invånare med idogt arbete skapade sig förbättrade livsvillkor. Den nulevande generationen, som av den föregående ärvt grunden till dagens relativt goda ekonomiska nivå, har själv berikat den och kan till nästa generation lämna ett gott arv för att förvaltas väl. Häri ingår en sjöfartsnäring, vars underlag är en modern handelsflotta, en liten, men i tillväxt varande småindustri och goda kommunikationer med omvärlden, som utgör förutsättningen för dagens blomstrande handel och turism.

Sjöfartsnäringen

Utrikessjöfarten under segelfartygserans slutperiod

Mariehamn av i dag är en framstående sjöfartsstad i den bemärkelsen, att staden i förhållande till sin folkmängd har en uppmärksammad stor handelsflotta i utrikesfart.[1]) Flottan har likväl ej skapats under en generation, utan har sina rötter i den gamla bondeseglationen på Åland, som vid tiden för Mariehamns grundläggning gick mot sin blomstring. Denna blomstring kom till en början likväl icke att i nämnvärd omfattning beröra Mariehamn. Först år 1869, då handlanden Nikolai Sittkoff inflyttade till staden från Finströms socken, erhöll Mariehamn en person, som med åren skulle bli känd som en duglig skeppsredare. Vid

[1]) Under segelsjöfartens glansdagar på 1870-talet hade Arendal i Norge en segelfartygsflotta om 292 enheter på c:a 100.000 nrt, vars besättningsstyrka utgjordes av omkring 3.500 man. I förhållande till sitt invånarantal, 4.000 personer, torde Arendal därigenom inneha »världsrekordet». Med rätta framhåller Eirik Hornborg i sitt verk Segelsjöfartens historia, 2 uppl. s. 489, att »med all sannolikhet har aldrig någon annan stad bedrivit i förhållande till sin befolkningsnumerär så storartad sjöfart som Arendal». Med en maskindriven handelsflotta av 90 enheter på inemot 100.000 nrt med c:a 1.400 ombordanställda sjömän torde Mariehamn i förhållande till sitt invånarantal 6.800 personer, på sin 100-årsdag inneha »världsrekordet» för maskindrivet tonnage.



Fullriggaren Grace Harwar.

sin död år 1887 ägde han 16 segelfartyg om 6.139 nrt. Hans mantel upptogs från år 1888 av handlanden, sedermera kommerserådet Robert Mattsson och från år 1897 av sjökaptenen, sedermera sjöfartsrådet August Troberg. Trots den kapitalbrist, som rådde vid denna tid på Åland, gav förhållandena inom den internationella sjöfartsnäringen i slutet av 1800-talet och därefter dessa Mariehamns redare möjlighet att för billigt pris inköpa segelfartyg, som förmådde konkurrera med ångfartygen.

Vid tiden för Sittkoffs sista levnadsår och särskilt under åren därefter ända in på 1900-talet började världens handelsflotta, först långsamt, men småningom allt snabbare få en helt annan struktur än vad den haft vid tiden för Mariehamns grundläggning. En evolution av revolutionerande art ägde rum inom sjöfartsnäringen. En successiv tillbakagång började skönjas för seglen och ångfartygen begynte hårt konkurrera med segelfartygen. Visserligen ökades de sistnämndas prestationsförmåga genom att man begynt bygga dem av järn och sedermera av stål och genom att man erhållit ökad kunskap om vindens inverkan på seglen och lärt sig bättre utnyttja de periodiska vindarna på världshaven, men allt detta var icke tillräckligt i konkurrensen med ångfartygen, som just vid denna tid genomgick en snabb teknisk utveckling. Fartygsångmaskinens effektivitet ökades kraftigt. Antalet värmeenheter per hästkrafttimme nedpressades från 11.000 vid tiden för Mariehamns grundläggning till 3.000 vid tiden för utbrottet av första världskriget eller med nära tre fjärdedelar. Detta betydde minskad kolför-

Erik Nylund.



brukning och ökat lastutrymme. Samtidigt nedpressades maskinernas vikt från 400 kg per hästkraft till 200 kg. Allmänt sett gick fartygsbyggnadstekniken framåt och fick en alltmera vetenskaplig utformning. Härvid konstaterades att större fartyg blev fördelaktigare i drift än mindre. Men ångarna blev ej allenast billigare i drift. De blev även billigare att bygga. Att bygga en ångare kostade omkring år 1911 endast hälften av dess byggnadspris femtio år tidigare. Den viktigaste påföljden härav blev, att man kunde transportera varor mycket billigare än förr. Och detta medförde åter en utklassning av omoderna fartyg, i synnerhet av segelfartygen. De sistnämnda kunde vid tiden för Mariehamns 50-års jubileum huvudsakligast hävda sig på oceanerna.

I de utbud av djuphavsseglare, som från slutet av 1800-talet gjordes i världen, spekulerade särskilt Mariehamns få skeppsredare. De insåg möjligheten att för billigt pris inköpa dessa utmönstrade segelfartyg, och att med den billiga arbetskraften inom sjömansyrket, som då stod till buds på Åland, bedriva lönsam fraktfart mellan transoceana länder. Men det gällde att »spara på slanten» för att få debet och kredit att gå i hop. På Åland uppkom nu en yrkesskeppsredarstam, vars sparsamhet blev allmänt beryktad i hemlandet.

Då Mariehamns femtioårsdag inföll, hade staden endast två stora skeppsredare, ovannämnda August Troberg och Robert Mattsson.[1]) Deras djupsjö-

[1]) En levnadsbeskrivning över August Troberg ingår i Matts Dreijers bok »Åland och ålänningarna» s. 185 ff.

seglare representerade 15 enheter på 21.365 nrt. Förteckningen över ifrågavarande djupsjöseglare hade följande utseende:

Mariehamns djupsjöseglare år 1911

Typ	Namn	Nrt	Byggn.år	Korr.redare
Stbk	August	1.465	1892	Troberg
Jbk	Borrowdale	1.191	1868	Mattsson
4/m Jbk	California	2.445	1882	Mattsson
4/m Jbk	Dundee	2.002	1882	Mattsson
Jbk	Hermes	973	1875	Mattsson
Jbk	Isabel Browne	1.231	1885	Troberg
Bark	John Gill	931	1881	Mattsson
4/m Stbk	Margareta	1.782	1879	Troberg
4/m Jbk	Mariechen	2.250	1885	Mattsson
Jbk	Ocean	1.239	1873	Troberg
Bark	Pehr Brahe	560	1877	Mattsson
4/m Stbk	Professor Koch	1.361	1891	Troberg
4/m Stbk	Prompt	1.381	1887	Troberg
Bark	Slamat	889	1875	Mattsson
Jf	Thomasina	1.665	1873	Troberg

Mariehamns tredje större skeppsredare var vicekonsul Erik Nylund, som utövade korrespondensredarskap för järnbarken County of Merioneth om 1.113 nrt, byggd år 1880 och för skonertskeppet Henriette om 268 nrt, byggt år 1876. Det förra fartyget såldes redan år 1912 till utrikesort och det senare kapades av tyskarna i slutet av år 1914. Mariehamnsflottan i utrikesfart bestod år 1911 av 17 fartyg på inalles 22.754 nrt.

För Mariehamns sjöfartsnäring visade det sig vara av stor betydelse, att den under åren närmast före utbrottet av det första världskriget hade merendels koncentrerats på djuphavssegling. För den låg efter krigsutbrottet djuphavsseglingens trader öppna med sådana fraktsatser, som aldrig tidigare skådats. Självfallet var riskerna stora, särskilt vid inresan till och utresan från de av tyska ubåtar blockerade engelska hamnarna. Denna jämväl av mariehamnsredarna beaktade spekulation i krigets dystra allvar skulle med åren som resultat uppvisa en decimerad djuphavsflotta för Mariehamn.

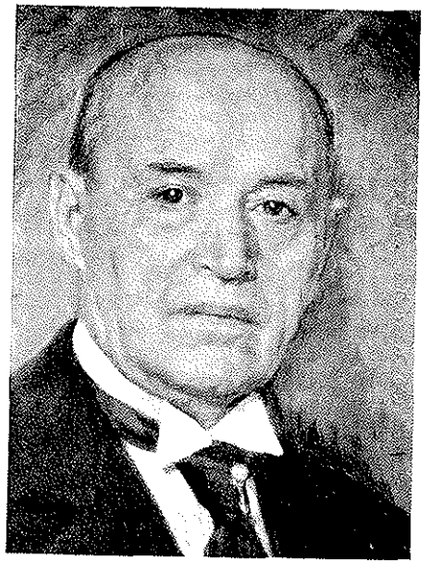
Av i ovanvarande skeppslista ingående enheter överlevde endast sex djupsjöseglare det första världskriget. De övriga hade råkat ut för krigsförlisningar eller försålts. Efter kriget hade Mariehamns skeppslista ändrat betydligt sitt utseende.

Mariehamns skeppslista den 31. 12. 1918

Typ	Namn	Netto	Byygn.år o. material		Redare
s/s	Ålands Skärgård	44	1911	Stål	M. Grönroos, Åbo
s/s	Agnes	540	1877	Järn	Arthur Ekbom
bk.	Alma	695	1875	Trä	Erik Nylund
bk.	Fredenborg	431	1881	Trä	Gustaf Erikson
j.	Freja	26	1890	Trä	K. S. Rosenberg
f.	Grace Harwar	1.782	1889	Stål	Gustaf Erikson
4/m bk.	Lawhill	2.604	1892	Stål	August Troberg
g.	Lina	37	1901	Trä	Erik Nylund
bg.	Naima	222	1863	Trä	Erik Nylund
g.	Rio	40	1915	Trä	Bäckängs Tegelbr. Ab.
g.	Sea	39	1904	Trä	A. E. Björklund
bk.	Southern Belle	462	1871	Trä	Gustaf Erikson
bk.	Tjerimai	954	1883	Järn	Gustaf Erikson
4/m bk.	Dundee	1.996	1882	Järn	Robert Mattsson
bk.	John Gill	931	1881	Trä	Robert Mattsson
4/m bk.	Mariechen	2.291	1885	Järn	Robert Mattsson
4/m bk.	Marlborough Hill	2.418	1886	Järn	Robert Mattsson
bk.	Montrosa	984	1863	Järn	G. S. Gustafsson
bk.	Pehr Brahe	560	1877	Trä	Uno Adolfsson
4/m bk.	Professor Koch	1.361	1891	Stål	Aug. Troberg
bk.	Prompt	1.354	1887	Stål	Mathias Lundqvist
3/m g.	Swiks	228	1902	Trä	Rederi Ab. Baltic
		19.999			

Såsom ur skeppslistan framgår var det följande djupsjöseglare, som genomlevat det första världskriget: Dundee, John Gill, Mariechen, Per Brahe, Professor Koch och Prompt. Av sexton djuphavsseglare före kriget fanns endast sex kvar efter kriget. Själva fartygsbeståndet hade drabbats av en katastrof. Men redarna själva hade likväl gjort goda affärer tack vare de höga frakterna och krigsförsäkringarna. Exempelvis Trobergs 4/m järnbark Margareta, som av tyskarna år 1917 blev sänkt i Irländska sjön, gav i utdelning under år 1916 360.000 mark, motsvarande det dåtida värdet av c:a 15 stadsgårdar i Mariehamn. År 1917 sålde sjöfartsrådet August Troberg jämte medredare fartyget till sjökaptenen, sedermera sjöfartsrådet Gustaf Erikson. Efter torpederingen utbetalade assuransen i totalförlustersättning 300.000 mark. Men samma år kunde rederiet för Prompt i dividend utbetala hela 755.000 mark.

Skeppslistan är intressant även ur den synvinkeln, att däri tillkommit en ny storredare, sjökapten Gustaf Erikson, som småningom skulle bli känd världen runt som segelfartygskungen. Hans fullriggare Grace Harwar, inköpt år 1916 från Helsingfors, gjorde under 1916—17 ett par resor med vetelaster från Australien, vars fraktslut kan intressera oss. Resan Australien—England gav år 1916 120 shillings per ton. Som jämförelse kan anges motsvarande fraktslut för Grace



Gustaf Erikson.

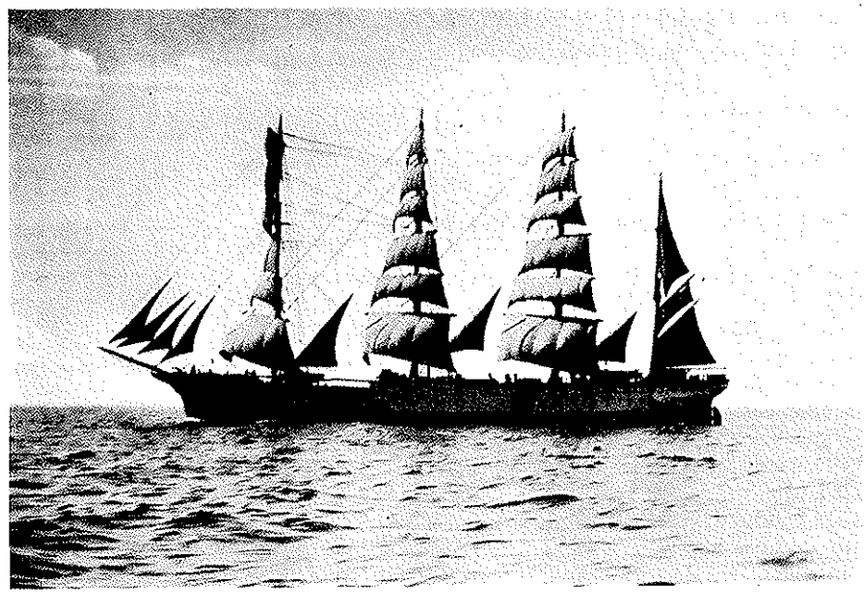
Harwar år 1924, där resan med vetelast likaledes gällde Australien—England. Frakten utgjorde då endast 40 shillings per ton. År 1934 avslöt Gustaf Erikson Lawhill för en motsvarande resa med vetelast för endast 25 shillings per ton.[1])

De redare i Mariehamn, vilka vid ingången av år 1919 ägde de flesta fartygen av betydelse, var kommerserådet Robert Mattsson med fyra enheter om 7.968 brt, sjöfartsrådet August Troberg med två fartyg om 4.132 brt, sjökapten Gustaf Erikson med fyra fartyg om 3.819 brt, och vicekonsul Erik Nylund med likaledes fyra enheter om 1.284 brt,[2]). Bland redarnamnen finner vi i listan sjöfartsrådet Mathias Lundqvists med barken Prompt, men fartyget måste egentligen hänföras till Vårdö, där Lundqvist var bosatt, ehuru det var registrerat med hemort i Mariehamn. Skeppslistan utvisar en katastrofal minskning av August Trobergs tidigare flotta. Härtill bidrog utöver krigsförlusterna, att Troberg under kriget självmant börjat avveckla sin skeppsrederirörelse.

Den ett par år efter kriget ännu rådande högkonjunkturen inom fraktmarknaden satte fart på fartygsnybyggnadsverksamheten. Självfallet skulle Mariehamn härvid inte kunna tävla med landsbygden. Utrymme för varvsanläggningar fanns nämligen ej inom stadens gränser. Av de 22 träskutor som under krigets

[1]) Se härom Georg Kåhre: Den åländska segelsjöfartens historia s. 512 f.

[2]) Den i August Trobergs namn registrerade barken Lawhill var redan såld till Gustaf Erikson, men omregistreringen hade ej ännu ägt rum. Gustaf Eriksons flotta var i själva verket större än Trobergs.



4/m stålbarken Herzogin Cecilie.

sista tid och åren därefter byggdes på Åland, blev endast tre byggda i eller invid Mariehamn, varav två vid Slemmern på stadens södra utmark och en på Klinten. De förra var 3/m slättoparna Alf på 140 nrt och Linden på 187 nrt och den sistnämnda 4/m skonertskeppet Dione på 428 nrt. I likhet med sina yrkesbröder på landsbygden kunde mariehamnsintressenterna i de ovanrelaterade nybyggda fartygen likväl ej rosa marknaden. Detta berodde av att efter högkonjunkturen inträdde helt plötsligt en lågkonjunktur under hösten 1920. Härom skriver Georg Kåhre följande:[1]) »Rederi A/B Baltic, vars konstituerande bolagsstämma hölls redan i december 1916, då Hugo Lundqvist, Emanuel Eriksson, Karl Sviberg, Bertel Lundqvist, Erik Nylund och Severus Gustafsson valdes till medlemmar i styrelsen och den senast nämnda till verkställande direktör, fick sin första skuta, Baltic segelklar till 1920 års seglation, den andra Balder, kom ohjälpligt för sent i leken. Vid bolagets session fingo aktieägarna vidkännas betydande förluster».

Någon affärsvinst kunde ej heller de två andra större rederiföretagen skörda, som startats på Åland efter det första världskriget och bedrev skeppsfart med nybyggda fartyg. Dessa företag var Rederi A/B Sun och Rederi A/B Viking. Det sistnämnda bolaget grundades av saltviksbor med sjökapten K. A. Höglund i spetsen. Flere mariehamnare hade andelar i Vikingbolaget ävensom i andra landsortsrederier, medan landsortsborna jämväl hade andelar i mariehamns-

[1]) A.a. s. 515.

rederierna. Då Vikingbolaget upplöstes år 1927 erhöll aktieägarna sina insatskapital tillbaka jämte en mindre ränta härpå.

Vi skall nu ta del av Mariehamns skeppslista vid ingången av år 1929.

Mariehamns skeppslista den 1. 1. 1929

Segelfartyg av järn eller stål	Storlek i nrt	Redare
Archibald Russel	2.181	Gustaf Erikson
Grace Harwar	1.565	Gustaf Erikson
Herzogin Cecilie	2.584	Gustaf Erikson
Hougomont	2.075	Gustaf Erikson
Killoran	1.569	Gustaf Erikson
Lawhill	2.540	Gustaf Erikson
Lingard	882	Gustaf Erikson
Loch Linnhe	1.323	Gustaf Erikson
Mozart	1.740	Hugo Lundqvist
Oaklands	900	Arthur Andersson
Olivebank	2.641	Gustaf Erikson
Penang	1.743	Gustaf Erikson
Plus	1.117	Hugo Lundqvist
Pommern	2.114	Gustaf Erikson
Ponape	1.974	Hugo Lundqvist
Prompt	1.261	Hugo Lundqvist
Thekla	809	Hugo Lundqvist
Virgo	813	Erik Nylund
Winterhude	1.709	Gustaf Erikson
Sammanlagt 19 enheter om	31.540 nrt	

Skonertskepp och slättoppare:

Namn	Storlek i nrt	Redare
Atlas	561	Arthur Andersson
Baltic	354	Gustaf Erikson
Estonia	387	Gustaf Erikson
Gunn	780	John Anderssons sterbhus
Hildur	236	Hugo Lundqvist
Lenita	353	Arthur Andersson
Linden	187	O. J. Engman
Nordstjernan	194	Gustaf Saari
Ostrobotnia	434	Gustaf Erikson
Saga	322	J. E. Jansson
Valborg	782	Hugo Lundqvist
Vineta	306	Erik Nylund
Sammanlagt 12 enheter om	4.896 nrt	

Motorseglare:

Namn	Storlek i nrt	Redare
Alca	223	Arthur Andersson
Odine	1.350	Erik Nylund
Saturn	226	J. E. Jansson
Vidar	238	O. J. Engman
Jenolín	113	O. J. Engman
Jupiter	159	J. E. Jansson
Regina	545	Arthur Ekbom
Vesta	235	Erik Nylund
Sammanlagt 8 enheter om	3.089 nrt	

Ångfartyg:

Namn	Storlek i nrt	Redare
Thornbury	1.249	Hugo Lundqvist

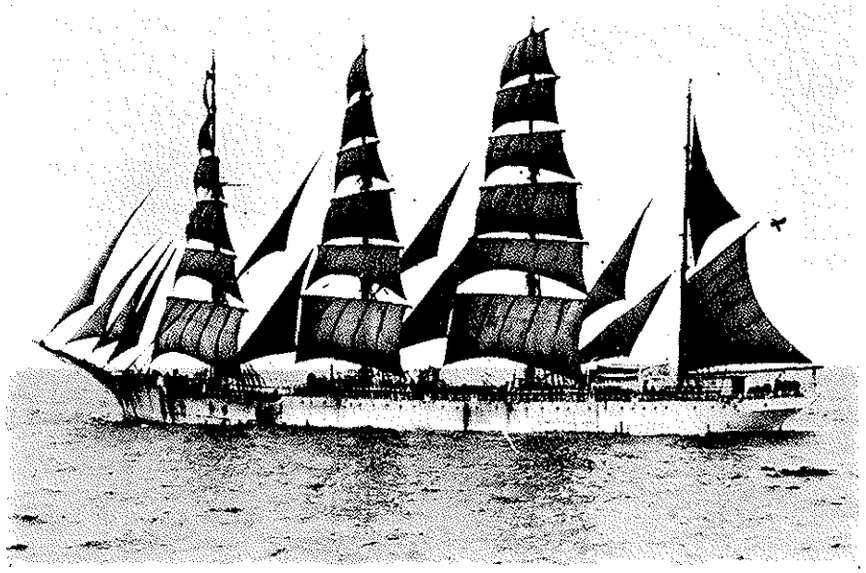
Hela flottan: 40 enheter om 40.774 nrt.[1])

Mariehamns handelsflotta hade sedan 1918 vuxit i en överraskande omfattning. Och detta hade ägt rum under en tid av nedgående fraktkonjunkturer. Men det var just lågkonjunkturen som möjliggjorde billigt inköp av secondhandstonnage.

Kommerserådet Robert Mattsson och sjöfartsrådet August Trobergs namn saknas nu i skeppslistan. Den senare hade helt avvecklat sin skeppsrederirörelse, medan Mattsson visserligen fortsatt därmed i Mariehamn ännu ett par år efter världskrigets slut, men överflyttat sedermera till Helsingfors. Där etablerade han en rederirörelse med ångfartyg. Hans huvudintresse i Helsingfors kom likväl att omfatta varvsrörelse och metallindustri. Han innehade under ett antal år aktiemajoriteten i Maskin- & Brobyggnadsaktiebolaget.

Då sjöfartsrådet August Troberg sålde sina segelfartyg fann han i sjökapten Gustaf Erikson en intresserad köpare. Under åren 1916—17 inköpte sålunda den sistnämnda av Troberg fyra av dennes största djupvattenseglare. Gustaf Erikson, som sedan starten av sin skeppsrederirörelse år 1913 intill år 1929 förvärvat sig jämt 30 segelfartyg, hade under samma tid, merendels i krigsförlisningar, hunnit förlora hälften av sin flotta. Men han fortsatte att ihärdigt inköpa alla i världen till överkomligt pris utbjudna djupsjöseglare. Under tioårsperioden 1929—1939 förvärvade han ytterligare 17 djupsjö- och motorseglare. Dessutom hade han under denna period förskaffat sig 5 ångfartyg, enär brist på utbud av segelfartyg förelåg. Under sin levnadstid som skeppsredare hann han inköpa eller bygga 63

[1]) Listan är uppgjord enligt uppgifter, som ingår i Georg Kåhres a.a. s. 525 f.



4/m stålbarken Viking.

fartyg. Denna tid omfattade åren 1913—1947 eller 34 år. Av dessa 63 fartyg var jämt 30 djupvattenseglare och 16 ångare, 8 motorfartyg och resten eller 9 enheter motorseglare. Enär om segelfartygskungen Gustaf Eriksons levnadsöden och verksamhet publicerats en mångfald artiklar världen runt och hans minne dessutom tillägnats ett helt verk, den av Ålands Nautical Club år 1948 utgivna boken »Under Gustaf Eriksons flagga», författad av Georg Kåhre, kommer härefter i detta kapitel att behandlas huvudsakligast den betydelse Gustaf Erikson haft för Mariehamns näringsliv.[1])

Den mångtusenåriga segelfartygseran i mänskligheten historia kom tack vare sjöfartsrådet Gustaf Eriksons levande intresse för djuphavsseglarna att förlängas med ett par decennier. Dess slutskede saknade varken kung, konungadöme eller

[1]) Betr. anvisningar över litteratur intill år 1948, som berör Gustaf Eriksons djupvattenseglare, se Georg Kåhres »Under Gustaf Eriksons flagga» s. 189 ff. En s.g.s. komplett litteraturförteckning intill år 1954 finns publicerad i J. Ferrell Coltons verk »Windjammers Significant». Efter år 1954 har Eric Newby utgivit boken »The last grain race», på svenska »Sista seglatsen» (1956), som berör de sista seglatserna med Gustaf Eriksons berömda djuphavsseglare. Pamela Eriksson, hustru till Herzogin Cecilies sista befälhavare Sven Eriksson, utgav år 1958 boken »The Duchess. The Life and Death of the Herzogin Cecilie». I svensk översättning har boken utgivits år 1960 av Bonniers under titeln »Hertiginnans sista resa».

I »Ålands Sjöfart» ingår sedan starten 1939 så gott som i varje nummer ända intill 1947 uppgifter respektive artiklar, som berör Gustaf Erikson och hans flotta. Tidskriftens fjärde nummer för 1942 utgavs i anledning av hans 70-årsdag som ett specialnummer. Nekrologen över honom ingår i Nr 1/47.

residensstad. Redan år 1930 kallade Scandinavian Shipping Gazette Gustaf Erikson för »The King of the Sailing Vessels». Följande år skrev The Evening Standard, att djuphavssegelfartygen var lika sällsynta som Rembrandts eller Gainsboroughs tavlor, men Gustaf Erikson ägde 21 av dessa fartyg. Samma år framhöll Neue Badische Landeszeitung, att i den lilla hamnstaden Mariehamn på Ålandsöarna levde ägaren av världens största segelfartygsrederi. Uudenkaupungin Sanomat påpekade i en artikel från 1934, att sjöfartsrådet Erikson i Nystad hade »sitt andra rike». I Nystad ägde han nämligen stadens största industriella anläggning, Nystads Slip & Mekaniska Verkstad.

Såsom det framgår ur ovanvarande fåtaliga urval av flere tusental notiser och artiklar, som på 1930-talet publicerades världen runt, erhöll ej allenast Gustaf Erikson, utan även både Mariehamn och Åland en aldrig tidigare skådad reklam i världspressen. Vi bör dessutom påminna oss om den vadhållning menige man emellan, som berörde de årliga kappseglingarna under 1930-talet mellan de vetelastade djuphavsseglarna från Australien till Europa. Dessa kappseglingar förmådde fängsla jämväl den stora allmänheten för dessa världshavens sista vinthundar, vars ägare, hemstad och hemö samtidigt kom i blickpunkten.

Men segelfartygserans ärekrönta slutperiod, som dirigerades av Gustaf Erikson från sjöfartsriket Ålands lilla stad Mariehamn, var snart till ända. Visserligen inköpte han ännu år 1934 tre mindre segelfartyg, 3/m barkarna Kylemore och Pestalozzi samt 4/m skonerten Dione och år 1935 det ståtliga 4/m stålbarken Moshulu, som med sina 4.900 dwt var största enheten i hans segelfartygsflotta, men därmed sattes även punkt för hans möjligheter att ytterligare kunna förvärva sig djupvattenseglare. Utbud av secondhandsseglare gjordes ej längre. Nybyggnadsmöjligheter förefanns, men bar sig ej. Efter att under ett års tid förgäves gjort alla ansträngningar för att till rimligt pris förvärva de få djuphavsseglare som, frånsett hans egen flotta, ännu existerade i världen, måste han fatta det tunga beslutet att övergå från inköp av romantiska djuphavsseglare till prosaiska maskindrivna fartyg, närmast secondhandsångare. Detta hans beslut påskyndades av det sakförhållandet, att under åren 1935—36 hade andra mariehamnsredare i snabb takt förvärvat äldre ångare i den omfattning, att dessa i Mariehamns handelsflotta i avseende å de sammanlagda dräktigheterna under år 1936 distanserat segelfartygen. Han förskaffade sig nu både ång- och motorfartyg.

Likväl skulle Gustaf Eriksons djuphavsflotta, den sista i världen, ännu under några år framöver segla på världshaven. Oaktat de tunga offer det andra världskriget medförde för denna flotta, då inemot hälften av den förlorades, överlevde likväl sju enheter kriget, nämligen 4/m barkarna Archibald Russel, Lawhill, Moshulu, Pamir, Passat, Pommern och Viking. Den eriksonska djuphavsseglingen avslutades definitivt den 2 oktober 1949, då 4/m järnbarken Pamir med sjökapten Verner Björkfelt som befälhavare efter 127 dygns seglats anlände till Falmouth med vetelast från Port Victoria. Även under denna seglats ägde kappsegling rum i det att 4/m järnbarken Passat under sjökapten Ivar Hägerstrands

befälhavarskap fyra dagar efter Pamir avseglat från Port Victoria, men redan efter 109 dygns resa anlänt till Queenstown. Själv fick sjöfartsrådet Erikson ej uppleva denna dag, men ännu under sensommaren 1946 övervakade han Passats iståndsättande i Mariehamn. Samtidigt utrustade han även 4/m järnbarken Viking för dess sista resor på de sju haven. Gustaf Erikson dog den 15 augusti 1947, men de sista seglarna i hans största skapelse, djuphavsflottan, skulle under något mer än två år överleva honom i aktiv tjänst. Den mångtusenåriga segelfartygseran i världen var till ända och dess sista stora personlighet hade samtidigt företagit sin sista seglats på sin jordiska bana.

Ångans korta högkonjunktur

Ifall vi studerar förestående 1929-års tabell över Mariehamns handelsflotta, finner vi, att Gustaf Erikson ej var den enda stora skeppsredaren i Mariehamn, fastän hans flotta intog den absolut främsta platsen såväl till antalet enheter som till den sammanlagda tonnagestorleken. Vi finner i tabellen jämväl namnet Hugo Lundqvist såsom redare för åtta fartyg, därav Mariehamns enda ångfartyg »Thornbury».

Sjökapten Hugo Lundqvist hade år 1915 startat sin rederirörelse i Mariehamn såsom huvudredare för stålbarken »Prompt», som han inköpt av sin far, sjöfartsrådet Mathias Lundqvist d.y. i Vårdö. Ehuru Hugo Lundqvist som gammal segelfartygsbefälhavare i likhet med Gustaf Erikson var intresserad av segelfartygen, insåg han i ett tidigt skede ångans betydelse i fraktfarten. Fastän han ej kom att bli den första ångfartygsredaren i Mariehamn — såväl Gustaf Erikson som sjökapten Arthur Ekbom hade bland andra innehaft ångfartyg i ett tidigare skede — inledde han likväl ångans tidevarv på Åland. För ändamålet startade han ett särskilt bolag, Ångfartygsaktiebolaget Alfa. Den inbjudan till aktieteckning, som den 11 mars 1928 ingick i tidningen Åland, var undertecknad av flere prominenta mariehamnare förutom av Hugo Lundqvist själv. Häri finner vi namnen Gustaf Erikson, Erik Nylund, Arthur Karlsson, Bertel Lundqvist, Emanuel Erikson och Torvald Sundblom. Denna inbjudan föregicks av en av Hugo Lundqvist den 5 februari 1927 i tidningen Åland publicerad artikel med rubriken »Är den åländska sjöfartens modernisering nödvändig?» Denna ledare måste anses vara ett tidsdokument av rang, enär ålänningarna här uppmanas att övergå från seglet till ångan. Som huvudorsaker därtill framhöll Hugo Lundqvist vara dels, att segelfartygen skulle komma ur bruk på alla vatten, varför utbuden av secondhandssegelfartyg skulle upphöra, dels att sådana ur räntabilitetssynpunkt ej mer kunde byggas och dels att segelfartygen var för långsamma för »vårt tidevarv». Det största bekymret vid övergången från seglet till ångan var likväl inköpskostnaderna av maskindrivet tonnage. Han anförde, att Åland icke var »kapitalstarkt nog för inköp av nybyggt ångbåtstonnage», utan var till en början hänvisat till att köpa »secondhands» sådant.

Hugo Lundqvist.



Ålänningarna, särskilt mariehamnarna, lystrade även till tidens nya signaler. Ångfartygsaktiebolaget Alfa konstituerades och fick en god start. Ångaren Thornbury på 3.050 dwt, vars ålder var 23 år, inköptes för 2,9 milj. mk. Köpet visade sig med åren vara fördelaktigt. Ex post sett kom Thornbury att bli ett av företagets bästa affärer, enär den genomlevde det andra världskriget och dessutom 14 år därutöver, ty fartyget såldes till nedskrotning först under hösten 1959. Intill utbrottet av det andra världskriget hade Alfabolaget jämte systerbolaget Rederiaktiebolaget Hildegaard utvidgat sitt ångfartygstonnage med »Charterhague» om 4.050 dwt, byggd år 1920. »Hildegaard» om 4.330 dwt, byggd år 1906 och »Dagmar» om 3.500 dwt, byggd år 1900 samt »Pandia» om 3.850 dwt, byggd år 1903.[1]) Likväl fick konsul Hugo Lundqvist ej uppleva inköpet av det sistnämnda fartyget, enär han till stor förlust för åländska sjöfartsnäringen hastigt avled den 26 maj 1936. Han efterträddes av sjökaptenen Arthur Karlsson, som i c:a 20 år med god framgång ledde Lundqvist-bolagens verksamhet.

I tabellen per 1. 1. 1929 över mariehamnsredarna finner vi namnet Erik Nylund fyra gånger. Redan i tabellen över mariehamnsflottan för år 1911 ingår Erik Nylunds namn. Ehuru aldrig vorden storredare skapade sig sjökaptenen och vicekonsuln Erik Nylund ett aktat namn i Mariehamn som den borne ledaren för såväl stadens sjöfartsnäring som dess handelsvärld. När Ålands Redar-

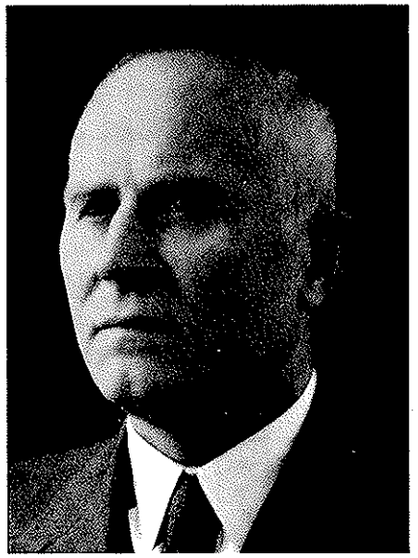
[1]) Charterhague, 9 år gammal kostade vid inköpet i maj 1929 4,7 mmk, Hildegaard, 29 år gammal, i mars 1935 åter 1,2 mmk.

förening r.f. konstituerades den 26 januari 1934 inskrev Erik Nylund sin flotta, 3 motorseglare, i föreningen. Som jämförelsetal kan nämnas, att Gustaf Erikson samtidigt anmälde för inskrivning 21 segelfartyg, 5 motorfartyg och motorseglare, medan Hugo Lundqvist inskrev sina 2 ångfartyg och 2 segelfartyg. Även om Erik Nylunds flotta aldrig hann växa stor, innehade han likväl vid utbrottet av andra världskriget Mariehamns och jämväl hela Ålands dåvarande största enhet, ss. Yildum om 5.600 dwt, ävensom den tredje i ordningen vad storleken vidkommer, ss. Yrsa om 4.850 dwt. Men det var under Erik Nylunds ordförandeskap mellan åren 1936—44 som Ålands Redarförening konsoliderades och erhöll sin stadga. Vid Erik Nylunds plötsliga frånfälle den 27 oktober 1944 kunde hans levnadstecknare med rätta framhålla, att under de 40 år Erik Nylund varit bosatt i Mariehamn, satte han sin prägel inte allenast på rederi- och handelsrörelsen i staden, utan även på stadens praktiskt taget samtliga verksamhetsgrenar såväl materiella som ideella.

Det fjärde redarnamnet i 1929-års tabell vad innehavet av fartygsantalet vidkommer var Arthur Anderssons. Sjökaptenen, sedermera sjöfartsrådet Arthur Andersson inflyttade efter avslutad seglats i likhet med Gustaf Erikson och Erik Nylund från sjöfartssocknen Lemland till Mariehamn och etablerade sig som skeppsredare. Sakta men segt upparbetade han sin rederirörelse. Vid utbrottet av första världskriget omfattade hans flotta fem ångfartyg på inemot 14.000 dwt. Vid sin död år 1955 efterlämnade han en flotta om tre ångfartyg och ett motorfartyg om inalles 21.500 dwt. Av hans fartyg hade endast två genomlevat det andra världskriget. Efter konsul Erik Nylunds frånfälle 1944 fick Arthur Andersson axla hans ordförandemantel i Ålands Redarförening. Med energi och framgång arbetade Andersson på arbetsuppgifterna inom föreningen. Han erhöll även i arv uppgiften att realisera Ålands Nautical Clubs byggnadsplaner. Vid sin år 1955 på grund av ohälsa påtvingade avgång från ordförandeskapet i Ålands Redarförening, hyllades han med rätta som den då levande förnämsta sjöfartsmannen på Åland.

Nu är tiden inne att ta del av en tabell, utvisande utvecklingen av Mariehamns handelsflotta under senare tider. Av det föregående har vi fått en viss uppfattning om, att Hugo Lundqvists ord år 1927 om övergången från seglet till ångan hade i Mariehamn och på övriga Åland under 1930-talet allmänt accepterats. Av nedanstående tabell, som sträcker sig in till våra dagar, kommer vi att finna, att ångans högkonjunktur började lida mot sin avslutning redan i slutet av 1950-talet. År 1957 ingick i Mariehamns handelsflotta ännu 30 ångare om 70.433 brt emot 27 motorfartyg om 39.469 brt, men redan 1958 utgjorde antalet motorfartyg 31 emot 28 ångare. Dock var ångarnas tonnagetal ännu c:a 18.000 brt större än motorfartygens. Men under år 1959 inträffade det verkliga omslaget och motorfartygen slog på alla linjer med bred marginal ångfartygen. Tonnageantalet uppvisar siffrorna 38 för motorfartygen och 25 för ångarna samt dräktigheten 67,691 brt för motorfartygen och 59,048 för ångfartygen. Utöver dessa egentliga motorfartyg ingick år 1959 i mariehamnsflottan 4 enheter segelfartyg

Arthur Andersson.



med hjälpmaskin om 238 brt och 10 fiskemotorfartyg eller sk. trålare om 987 brt. Under år 1960 inträffade det revolutionerande uppsvinget för handelsflottan då rekryteringen av fartygstonnaget i avseende å den gemensamma dräktigheten steg med 30 %. Tabellerna över utvecklingen av handelsflottan i Mariehamn från 1939 t.o.m. 1960 är här intagna särskilt för ång- och motorfartygen samt särskilt för övriga fartyg och uppgjorda på grundvalen av Sjöfartsstyrelsens statistiska och registerbyrås publikation Finlands Handelsflotta.

1. *Mariehamns handelsflotta under åren 1939, 1946 och 1951—1960*

	Ångfartyg		Motorfartyg	
År	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
1939	43	79.891	4	1.883
1946	20	37.253	7	2.256
1951	32	66.284	13	5.442
1952	29	64.366	15	7.478
1953	29	63.261	18	8.397
1954	27	59.817	23	23.547
1955	30	70.045	22	37.613
1956	30	68.783	23	38.248
1957	30	70.433	27	39.469
1958	28	65.725	31	47.790
1959	25	59.048	38	67.691
1960	15	36.419	53	129.161

II. *Segelfartyg, segelfartyg med hjälpmaskin och trålare*

	Segelfartyg		Segelfartyg med hjälpmaskin[1])		Trålare	
År	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
1939	35	31.621	28	4.785	—	—
1946	9	11.890	24	2.491	—	—
1950	4[2])	10.982	10	917	—	—
1951	1[3])	2.376	10	917	1	773
1952	—	—	9	844	2	773
1953	—	—	7	604	2	792
1954	—	—	7	604	3	881
1955	—	—	7	520	3	881
1956	—	—	6	342	5	887
1957	—	—	5	277	6	839
1958	—	—	5	274	7	881
1959	—	—	4	238	10	987
1960	—	—	2	128	10	1.037

Den sammanlagda handelsflottan för Mariehamn utvisar under åren 1939, 1946 och 1951—1960 följande sluttal, vari ej ingår enheter mindre än 19 nettoregisterton.

III. *Totala handelsflottan*

År	Antal	Bruttoton
1939	110	118.180
1946	60	53.890
1951	57	75.792
1952	54	73.461
1953	55	73.054
1954	60	84.849
1955	62	109.059
1956	64	108.260
1957	68	111.018
1958	71	114.670
1959	77	127.964
1960	70	165.708[4])

[1]) I dessa siffror ingår ej segelfartyg med hjälpmaskin, som understiger 19 nrt.

[2]) År 1950 noterar vi följande djupsjöseglare, samtliga tillhörande F:ma Gustaf Erikson:

Pamir	4/m stålbark	om	2,798,60 brt	byggd	1905 i Hamburg
Passat	»	»	3,136,87 »	»	1911 i Hamburg
Pommern	»	»	2,376,16 »	»	1903 i Glasgow
Viking	»	»	2,670,02 »	»	1907 i Köpenhamn

[3]) År 1951 kvarstod endast Pommern, som sedermera blev donerad som museifartyg till Mariehamns stad.

[4]) Exklusive trålarflottan.

Vad kan vi läsa ur ovanvarande tre tabeller? Ifall vi börjar med den första finner vi vid jämförelse med tabellen från år 1929, att antalet ångfartyg mellan åren 1929 och 1939 ökat från 1 till 43. Segelfartygen håller sig ännu ganska konstant, 31 år 1929 och 35 år 1939. Motorfartygens betydelse är ännu ringa. En evolution till förmån för ångan har mellan 1929 och 1939 ägt rum. Denna evolution kan rent ut sagt betecknas som helt revolutionerande under den depressionsperiod, som behärskade världen, särskilt under åren 1929—1933. Men Mariehamns skeppsredare observerade därunder sin möjlighet att till billigt pris skaffa sig en secondhandsflotta. Vilka är då de mariehamnsredare, som härvid aktivt deltog i denna spekulation? I det följande skall vi publicera en redartabell.

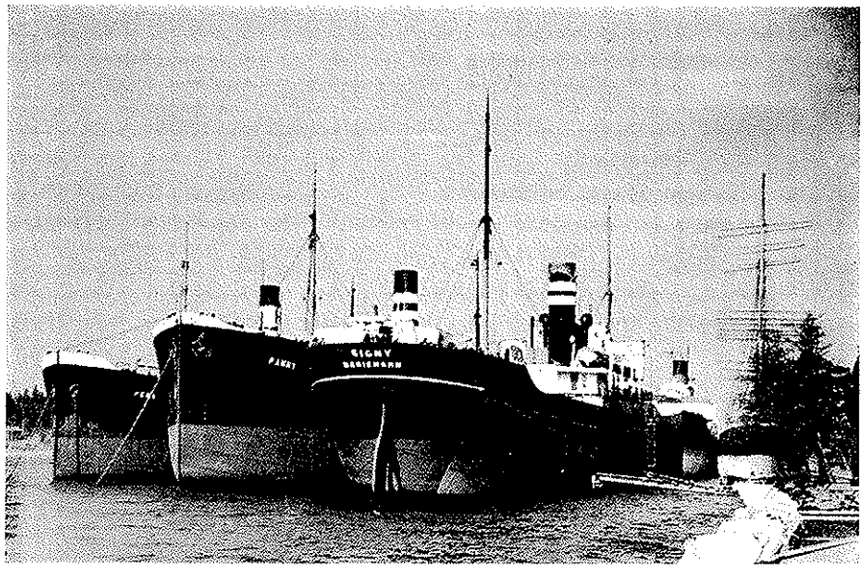
Förteckning över mariehamnsredarna 1939

Namn	Antal fartyg och typ		Inalles dwt
Arvid Abrahamsson	3	ångf.	6.100
Arthur Andersson	5	ångf.	13.300
Arthur Ekbom	2	ångf.	4.950
Emanuel Erikson	3	ångf.	16.900
Gustaf Erikson	4	ångf.	14.570
Gustaf Erikson	3	motorf.	2.750
Gustaf Erikson	12	segelf.	42.650
Algot Johansson	5	ångf.	15.950
Arthur Karlsson	6	ångf.	19.710
Paul Kåhre	2	ångf.	7.750
Erik Nylund	2	ångf.	9.850
Erik Nylund	1	motorf.	550
Anders Öström	1	ångf.	2.440

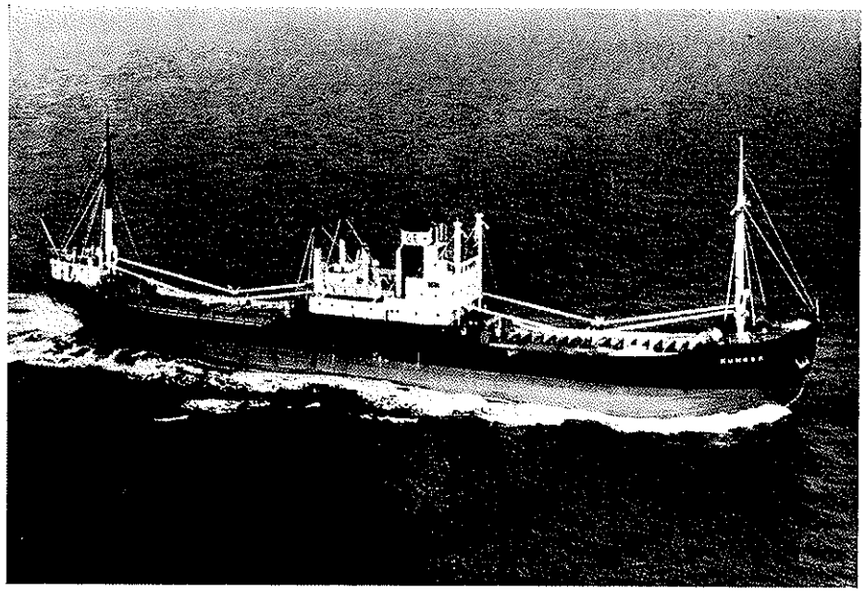
Dessutom hade skeppsredarna Albert Jansson i Saltvik, Näs, och Carl Helin i Degerby, ångfartyg registrerade i Mariehamn.

Några mindre segelfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin har likväl ej medtagits i ovanvarande förteckning.

Förutom de i 1929 års tabell förtecknade redare, som jämväl återfinns i ovanvarande tabell, nämligen Arthur Andersson, Arthur Ekbom, Gustaf Erikson och Erik Nylund finner vi i 1939-års tabell sex nya namn. Av dem innehade sjökapten Arvid Abrahamsson, sjökapten Emanuel Erikson och navigationsskolrektorn, diplomsjökapten Paul Kåhre enbart sk. flaggfartyg, d.ä. från Sverige överförda fartyg, vars ägare var svenska rederiaktiebolag, men som låtit inregistrera sina fartyg i Mariehamn, där särskilt kostnaderna för löner och kost ävensom skatterna var billigare än i Sverige. Dessa flaggfartyg utgjordes av 10 enheter. Av de övriga nya namnen representerade sjökapten Arthur Karlsson framlidne vicekonsul Hugo Lundqvist rederier i egenskap av verkställande direktör i Ångfartygs Ab. Alfa och Rederi Ab. Hildegaard. Sjökapten Anders Öström var pensionerad rektor vid Mariehamns Navigationsskola, som efter uppnådd pensionsålder star-



Upplagt tonnage i Västerhamn.



S/s Kungsö

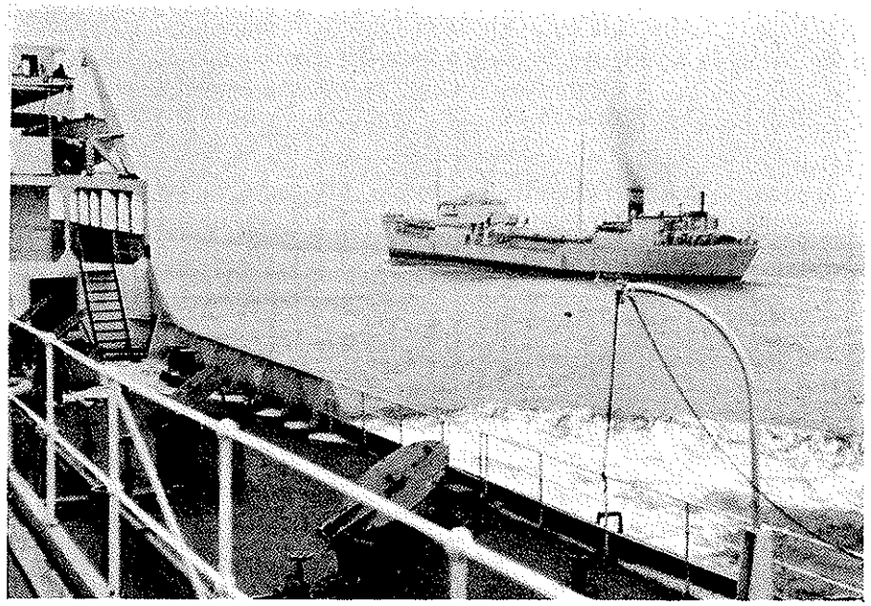
tat sitt rederi, Rederi A/B Eva. Och Algot Johansson, redare för fem ångfartyg, är ett nytt namn, vars fartyg framdeles toppar fartygstabellerna.

Vi skall nu återgå till föregående tabell över Mariehamns handelsflotta. Vi observerar därur, att mariehamnsflottan minskades från år 1939 till 1946 med hela 23 ångfartyg om 42.638 bruttoregisterton. Enär samtidigt någon väsentlig ökning av motorfartygen ej ägt rum, och segelfartygen i likhet med ångfartygen drabbats av en oerhörd återlåtning, från hela 35 till 9 i antal, börjar vi ana, att här har krigsförlusterna hårt härjat mariehamnsflottan. Dess sammanlagda krigsförluster från 1939 till 1946 utgjorde 55 %.

Vid denna tid, nämligen år 1946, måste mariehamnarna börja hålla kontroll på Åbo handelsflotta. Mariehamn hade hittills under en följd av år varit Finlands näststörsta redarstad. Endast huvudstaden Helsingfors hade en större flotta än Mariehamn. Men mot slutet av 1940-talet började Åbo handelsflotta närma sig Mariehamns. I sin egenskap av Finlands näststörsta stad med ett innevånarantal av c:a 100.000 personer emot Mariehamns c:a 3.500 var det sannolikt, att Åbo skulle gå förbi Mariehamn som redarstad. Och detta fruktade förhållande inträffade även år 1951. Emot Mariehamns 56 fartyg om 75.019 brt kunde Åbo uppvisa ett sammanlagt tonnage om 79.764 brt, där antalet fartyg likväl var 8 mindre än i Mariehamn. Mången mariehamnare misströstade sig nu på Mariehamns möjlighet att återerövra sin tidigare position, men våra skeppsredare var av annan mening. År 1954 hade den gamla ordningsföljden åter inträtt. Mariehamn hade ökat tonnagestorleken till 83.968 brt, fördelade på 57 enheter, medan Åbos motsvarande siffror var 63.512 brt respektive 46 enheter. Sedan dess har Mariehamn kunnat hålla undan för Åbo. År 1960 hade Åbo registrerat 44 fartyg på 86.561 brt, medan Mariehamns motsvarande tal utgjorde 70 fartyg om 165.708 brt.

De mariehamnsredare, som under 1940-talet tillkommer den största äran av återuppbyggnaden av den under kriget svårt skamfilade mariehamnsflottan, var främst sjöfartsrådet Gustaf Erikson och hans efterträdare år 1947, sonen Edgar Erikson samt skeppsredarna Arthur Andersson, Algot Johansson, Arthur Karlson och Aslög Nylund. Bland redare från 1930-talets slut, som jämväl förlorat fartyg under kriget och under 1940-talet rekryterade enstaka enheter, märkes handlanden Albert Jansson, som numera inflyttat till Mariehamn, och fru Elin Engman samt affärsmannen Carl Rundberg. Men nya driftiga sjökaptener ryckte in under fyrtiotalet och bidrog till återuppbyggnaden. Bland dem observeras främst sjökaptenerna Uno Adolfsson, Anton Häggblom, Waldemar Höglund och Olof Öström.

Under 1940-talet inköptes i likhet med vad fallet var under 1930-talet främst secondhandsångare. Enda undantaget utgjorde ångaren Kungsö om 3.350 dwt, som sjöfartsrådet Gustaf Erikson år 1947 inköpte av Wärtlisä-koncernen i Åbo. Fartyget var nytt och levererades till köparen för 141,4 miljoner mark. Med detta köp hade sjöfartsrådet Erikson kort före sitt frånfälle visat vägen till rederirörelse på lång sikt. Även om ångfartygen till antalet och tonnagestorleken under 1950-talet gick emot stigande siffror, så uppnådde de ej längre 1939-års topp-



Åländskt tankfartygsmöte i Engelska kanalen. I fonden m/t Ragny d.ä. Fotot taget från m/t Bonny.

siffra. Ångarnas storhetstid var förbi. År 1959 hade motorfartygen definitivt distanserat dem.

Ångfartygserans tjugoåriga storhetstid, omfattande åren 1938—1957, kan inom rederirörelsen i Mariehamn karaktäriseras som trampfartens gyllene period.

Motor- och specialfartygens era startar

Ur ovanvarande tabeller över mariehamnsflottan finner vi, att redan år 1939 ingår enstaka enheter i motorfartygskolumnen. Någon större betydelse erhöll motorfartygen i mariehamnsflottan likväl ej förrän på 1950-talet. Inledningen av den egentliga motorfartygseran inom Mariehamns rederirörelse medförde även en övergång från inköp av secondhandsfartyg till nybyggnadsverksamhet. Skeppsredare Aslög Nylund visade härvid vägen genom bygget på holländskt varv av coastern Yvonne på 575 brt. Fartyget levererades år 1949. Samma år hade skeppsredare Algot Johansson på eget varv ombyggt till lastfartyg ett engelskt landsättningsfartyg, som erhöll namnet Panny och år 1952 dess systerfartyg Pegny. Först på 1950-talet började den stora nybyggnadsera av motorfartyg, som per den 31. 12. 1959 skulle ge hela 18 nya enheter som tillskott till den under kriget skamfilade mariehamnsflottan. Skeppsredare Edgar Erikson var i tur. År 1950

Algot Johansson.



emottog han jämväl från ett holländskt varv nybygget av en coaster, som erhöll namnet Bergö. Två år senare hade skeppsredare Arthur Karlsson för Lundqvist Rederiernas räkning även från ett holländskt varv mottagit leveransen av coastern Lillgaard. Under 1953 tillfördes ytterligare två nybyggda coasters ålandsflottan, Aslög Nylunds Yvette och Wald. Höglunds Ciena. Samma år levererade holländska varv tre nybyggda torrlastfartyg, Degerö och Eckerö, vardera på 2.285 brt till Edgar Eriksons rederi Mariehamns Rederi Ab, ävensom Margareta på 2.693 brt till Lundqvist Rederierna. Efter en kortare paus fortsattes nybyggnadsleveranserna år 1956 med coastern Artura till Lennart Karlssons rederi Asta och Diana på 1.585 brt till Wald. Höglunds rederi Nordfart, år 1957 från ett svenskt varv med coastern Nancy Lee till Olof Öströms rederi Eva och från eget varv i Nystad med kylfartyget Fiskö på 459 brt till Edgar Eriksons rederi, år 1958 med torrlastfartyget Agneta på 2.675 brt från ett holländskt varv till Lundqvist Rederierna och år 1959 med coastern Helny från eget varv till Algot Johanssons rederi Sally, med coastern Norrö från eget varv i Nystad till Edgar Eriksons rederi och med torrlastfartyget Sommarö på 2.847 brt från ett holländskt varv jämväl till Edgar Eriksons rederi.[1])

Under år 1960 fortsatte nybyggnadsverksamheten, coastern Hermine levererades

[1]) Sommarös byggnadskostnader steg till c:a en halv miljard mk och fartyget utgör hittintills den dyraste enheten i mariehamnsflottan.

från ett svenskt varv till Anton Häggbloms rederier, och kylmotorfartyget Kallsö från eget varv till Edgar Eriksons rederi.

Motorfartygseran har jämväl medfört en stor nyhet för mariehamnsflottan. Specialfartygen har sett dagens ljus inom denna flotta. Kommerserådet Algot Johansson har sedan i medlet av 1950-talet delvis specialiserat sig på tankfartyg. Till sitt rederi, Sallybolaget, inköpte han år 1953 tankern Ragny om 10.500 dwt, vilket tankfartyg redan under hösten 1959 hunnit säljas till upphuggning. För närvarande omfattar hans tankfartygsflotta fem enheter om 77.935 dwt. Det största tankfartyget i flottan, »Solny», lastar 18.475 dwt. Det utgör tillika den största enheten i mariehamnsflottan.[1]) Sallybolaget äger dessutom ett malmfartyg, m.s. Avony på 12.400 dwt. Sedan år 1959 har jämväl Lundqvist Rederierna gett sig i kast med tankfart. Deras tre tankfartyg, Lancing, Havskaar och Olav har en gemensam lastkapacitet om 49.905 dwt. Lancing är mariehamnsflottans näststörsta fartyg och lastar 17.730 dwt.

Firma Gustaf Erikson har åter i en viss omfattning specialiserat sig på kylfartyg. Två av dem har under de senaste åren likväl gått förlorade för rederiet, det ena, m.s. Korsö genom förlisning, förorsakad av minsprängning, det andra, m.s. Kallsö genom försäljning. Företagets tvenne kylfartyg på fraktfart i dag är m.s. Fiskö på 650 dwt, byggt år 1957 på F:ma Gustaf Eriksons varv i Nystad och det andra m.s. Kallsö på 700 dwt, byggt 1960 även på nämnda varv. Ett tredje kylfartyg i samma storlek som det sistnämnda bygges på varvet för närvarande och skall levereras under sommaren 1961. Vid dopet erhöll fartyget namnet Järsö.

I Mariehamns coasterflotta ingår i dag 27 motorfartyg, varav en tredjedel äges närmast av respektive fartygs befälhavare och befäl. Med dessa fartyg har Mariehamns sjöfarare upptagit konkurrensen med liknande utländskt tonnage, främst holländskt och tyskt, som för några år sedan höll på att i sina händer ta coasterfraktmarknaden i våra farvatten.

Vidkommande den i förestående tabell ingående trålarflottan kommer författaren ej i detta avsnitt att närmare behandla den, utan ber få hänvisa läsaren till avsnittet »Fisket», vartill denna flotta rätteligen hör.

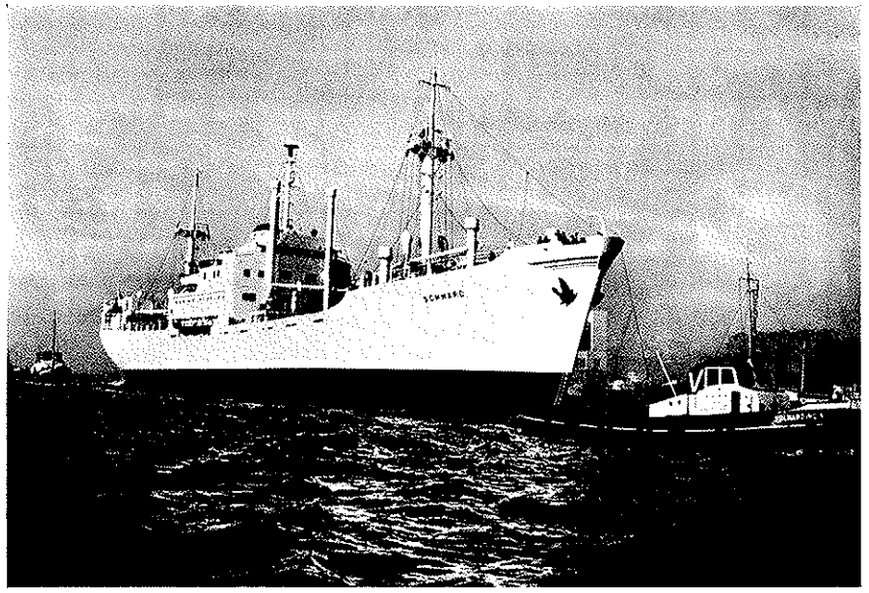
Till sist kan framhållas, att det i början av år 1949 ej fanns ett enda oljeeldat ångfartyg i mariehamnsflottan. År 1961 var blott ett enda ångfartyg koleldat.

Linjefarten startar

Motorfartygseran har redan i sitt begynnelsestadium mäktat med att framtrolla fyra linjefartygsföretag i Mariehamn. Det av de tre rederigrupperna, F:ma Gustaf Erikson, verkst. direktör vicekonsul Edgar Erikson, Lundqvist Rederierna, verkst. direktör vicekonsul Fraenk Lundqvist och Rederiaktiebolaget Asta, verkst. direktör vicekonsul Lennart Karlsson, år 1953 gemensamt startade linjefartsföretaget United Owners Co har sedan 1954 upprätthållit fraktlinjer mellan finländska och polska samt osttyska hamnar och sedan 1958 mellan finländska och kontinentala hamnar, närmast Amsterdam, Rotterdam och Antwerpen. Den 16 september 1960 har United Owners Co dessutom öppnat en ny fraktlinje mellan finländska hamnar och Hamburg. All denna linjefart upprätthålles året om med moderna isförstärkta motorfartyg med två turer per vecka i vardera riktningen. För att effektivt kunna betjäna sina befraktare på ett så omfattande linjenät som det relaterade, har denna linjerederisammanslutnings nämnda ägare årligen låtit bygga tjänliga motorfartyg för respektive linje eller också inköpt moderna secondhandsfartyg för ändamålet. Dessutom har företaget varit kapabelt att tidsbefrakta andra åländska fartyg för linjerna. Vid tiden för Mariehamns 100-årsjubileum förfogade företaget över en åländsk flotta om 22 moderna motorfartyg med en lastkapacitet av inemot 120.000 dwt.

United Owners Co har trots hård konkurrens från såväl finländska som kontinentala linjerederiets sida haft en god start. Under den downperiod som på slutet av 1950-talet härskade inom fraktmarknaden, särskilt inom trampfarten, kunde företaget ge ett dussin åländska fartyg kontinuerlig sysselsättning. Häri-

[1]) Sallybolagets tankflotta är vid tiden för stadens hundraårsjubileum Finlands största. Mariehamns tanktonnage utgör 36 % av hela landets.



M/s Sommarö.

genom undvek mariehamnsflottan en större tonnageuppläggning än vad fallet eljes blivit. Det nya linjeföretaget fyller sålunda en viktig mission inom Mariehamns sjöfartsnäring. Samtidigt har det effektivt bidragit till att få de finländska styckegodslasterna transporterade på inhemska kölar.

Den andra av mariehamnsredare öppnade fraktlinjen är den av Rederiaktiebolaget Nordfart med skeppsredaren Wald. Höglund som verkst. direktör år 1958 startade lastrutten sydfinländska hamnar — Stockholm—Köpenhamn—Oslo och andra skandinaviska hamnar. Linjen går under namnet New Scandinavian Line. Även detta linjeföretag har, trots att det i jämförelse med United Owners Co är obetydligt, en funktion att fylla.

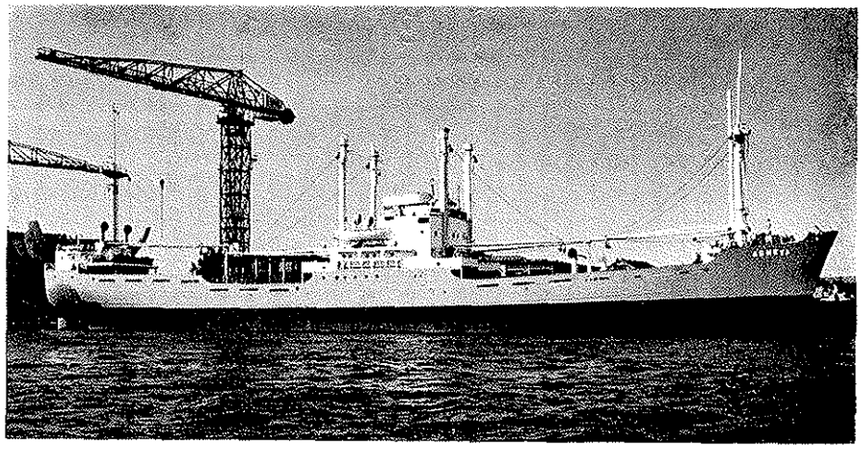
Såsom i kapitlet om Kommunikationerna närmare redogörs, inköpte Rederiaktiebolaget Vikinglinjen med sjökaptenerna Henning Rundberg och Gunnar Eklund i spetsen under våren 1959 kanalfärjan »Dinard» på 1.768 brt, som erhöll namnet Viking. Sedan sommaren 1959 har Vikinglinjen med denna färja under sommarsäsongen bedrivit bil- och passagerartrafik mellan Mariehamn och svenska ostkusthamnar samt Korpo på fastländska sidan.

Mariehamn hade knappt fyllt hundra år då skeppsredare Wald. Höglund startade Rederiaktiebolaget Eckerö och inköpte från Norge bil- och passagerarfärjan Alpha på 650 dwt, som insattes på linjen Eckerö—Grisslehamn—Nystad med bussanslutning från och till Mariehamn.

Sjöfartsnäringens lokala förankring och betydelse

Medan den åländska rederinäringen under den s.k. bondeseglationens era intill tiden för sekelskiftet hade sin huvudsakligaste förankring på landsbygden, har utvecklingen därefter och särskilt under de femtio senaste åren fortlöpande lett till en koncentrering av denna näringsgren i Mariehamn. I dag är Ålands handelsflotta praktiskt taget identisk med Mariehamns handelsflotta. Sedan skeppsredare Carl Helin i Degerby i början av år 1959 sålt sin sista enhet, ångaren Sälsö om 2.330 dwt till Mariehamn, finner vi på Åland endast några enstaka ägare av mindre motorfartyg och motorseglare, vilka bedriva rederirörelse med hemort för respektive fartyg i någon av Ålands landskommuner.

För Mariehamn har sjöfartsnäringen fått en alltmer växande betydelse, främst av ekonomisk art. I förhållande till folkmängden är staden utan jämförelse den mest sjöfartspräglade i Finland. Mariehamn är för sin tillväxt och blomstring av alla sina näringar mest beroende av sjöfarten. Mariehamns raskt växande invånarantal jämte den livliga verksamheten i staden inom såväl den



M/s Agneta.

materiella som kulturella odlingen har främst varit en följd av att staden blivit det åländska sjöfolkets stad i lika hög grad som den åländska sjöfartsnäringens. Även om antalet huvudredare i Mariehamn kan begränsas till endast fjorton personer, utgör sjöfolket likväl stadens största yrkesgrupp.[1]) Jämväl bör minnas, att mariehamnarnas intresse för delägarskap i stadens rederier är stort. Särskilt efter det andra världskriget placerade »menige man» i Mariehamn gärna sina sparmedel i rederiaktier.

Enligt Mariehamns stads taxeringskalender för år 1951, det enda år hitintills en sådan kalender utkommit i Mariehamn, hade näringslivets utövare i staden påförts inalles 3.777.558 skattören, varav andelen för rederinäringen jämte med den närstående företag utgjorde 3.136.089 skattören eller 83 %. Ifrågavarande år var ett mycket gott år för sjöfartsnäringen i jämförelse med de närmast följande åren, varunder rederirörelsen alls icke i samma proportion som under 1951 kunde bidraga till Mariehamns förkovran. De till Ålands Redarförening hörande fartygens bruttofrakter och sjömanslöner belöpte sig under åren 1951—1960 till följande belopp:

[1]) Mariehamns näringsstruktuella utseende, baserande sig på invånarnas yrkesgruppering. var enligt 1950-års folkräkning, vars siffror är de senast publicerade, följande:

Samfärdseln (huvudsakligast sjöfartsnäringen) ...	34,2 %
Offentlig verksamhet och fria yrken	24,3 %
Industri och hantverk	16,3 %
Handel.....	15,7 %
Övriga yrken mm.	9,5 %
	100,0 %

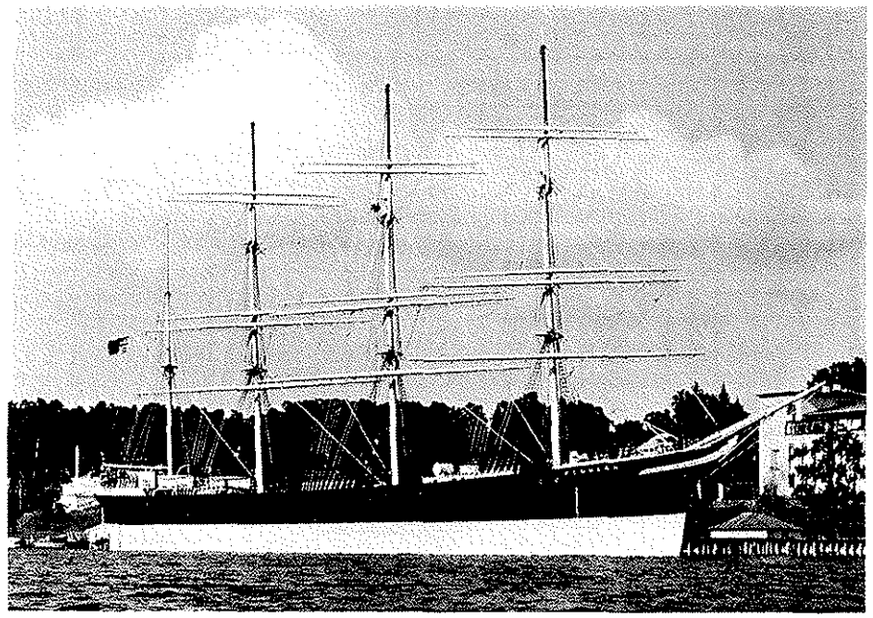
Bruttofrakter och löner 1951—60[1])

År	Bruttofrakter Fmk	Löner Fmk
1951	2.620.000.000	342.000.000
1952	2.412.000.000	413.000.000
1953	1.733.000.000	359.000.000
1954	2.182.000.000	446.000.000
1955	3.100.000.000	520.000.000
1956	3.784.000.000	651.000.000
1957	3.989.000.000	692.000.000
1958	2.545.000.000	581.000.000
1959	3.248.000.000	736.000.000
1960	4.340.000.000	870.000.000

Utöver den inkomsthämtande och samtidigt kapitalbildande sektorn skall vi särskåda sjöfartsnäringens betydelse för Mariehamn även ur aspekten andlig kulturfrämjande faktor. Vid sitt första besök av Mariehamn fäster sig främlingen främst vid stadens monumentala hus och kulturminnen. I Västerhamn ser han Ålands Nautical Clubs ståtliga byggnad, där Ålands sjöfartsmuseum är inrymt. Skapare av detta i spanskmorisk stil uppförda hus är helsingforsarkitekten Jonas Cedercreutz. Byggnaden jämte dess innehåll: sjöfartsmuseet på nedre botten, restauranten i andra våningen och miniatyrhotellet i tredje våningen, har finansierats av medel, som den åländska sjöfartsnäringen inbragt. Nedanom museibyggnaden, invid kajen ligger 4/m stålbarken Pommern, den sista hemmavarande av sjöfartsrådet Gustaf Eriksons berömda djuphavsseglare. Detta museifartyg är en donation till Mariehamns stad av Gustaf Eriksons barn, skeppsredare Edgar Erikson och fru Eva Hohenthal, född Erikson. Nästan rätt ovanför tullhuset i Västerhamn reser sig högt ovanom stadsbebyggelsen Ålands Sjöfartsläroverks skolbyggnad, en skapelse av framlidna arkitekten, professor Lars Sonck, själv en son av Åland. En annan av professor Soncks skapelser, Mariehamns kyrka, har donerats till Mariehamns församling av sjöfartsrådet August Troberg med maka. Församlingens begravningskapell på stadens begravningsplats utgör en gåva till församlingen av sjöfartsrådet Gustaf Erikson med maka. En värdefull donation till Mariehamns stad var makarna Trobergs donation av sin stadsfastighet i Mariehamn för sjukhusändamål. I denna bostadsbyggnad är i dag Trobergshemmet inrymt.

Stadens skeppsredare har ej allenast bidragit med penningunderstöd till fromma för den andliga odlingen, utan inom deras krets har även funnits och finns än i dag personligheter, som direkt är verksamma för utvecklingen av den andliga odlingen i Mariehamn. Exempel på sociala penningunderstöd utgör sjöfartsrådet August Trobergs donationer till mindre bemedlade i staden, till anställande

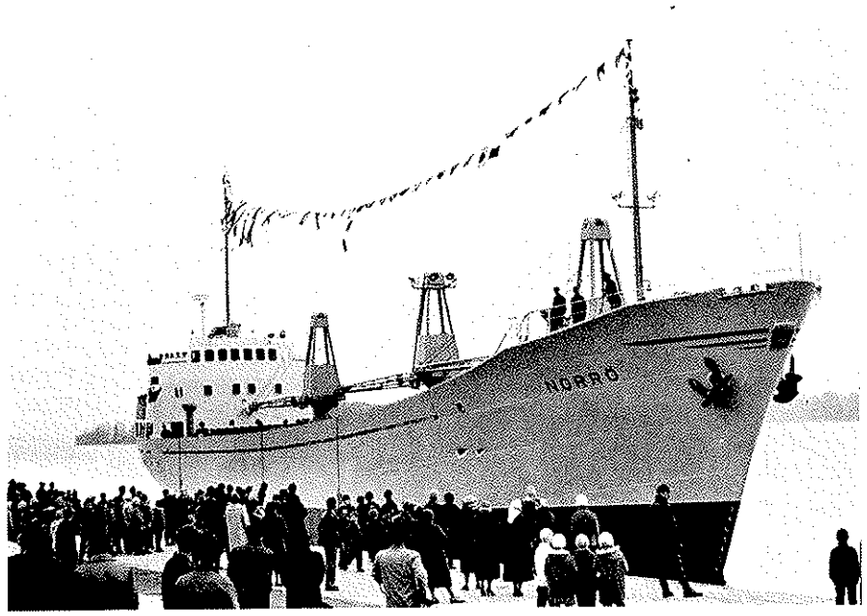
[1]) Motsvarande siffror under 1961 utgjorde för bruttofrakter Fmk 5.170.000.000:— och för löner Fmk 1.055.000.000:—.



Museifartyget Pommern. Ålands Nautical Clubs byggnad skymtar till höger.

av en diakonissa i Mariehamn, sjöfartsrådet Gustaf Eriksons donation till förmån för avlidna åländska sjömäns och styrmans änkor och oförsörjda barn, utgörande 2.800.000 mark, den år 1947 av hans sterbhus gjorda donationen till Föreningen Folkhälsan på Åland på 1.000.000 mark.

I november 1932 erbjöd skeppsredaren, konsul Erik Nylund Ålands Skeppsbefälhavareförening r.f. ett penningbelopp, insamlat bland för saken intresserade, närmast inom skeppsbefäl och skeppsredare i Mariehamn, avsett till en grundfond för åstadkommande av en historik över den åländska segelsjöfarten. Resultatet av denna insamling är det historiska verket, »Den åländska segelsjöfartens historia», författat av fil.mag. Georg Kåhre. Under år 1938 diskuterades inom Ålands Skeppsbefälhavareförening frågan om inrättande av ett skeppsbibliotek på de åländska fartygen. Härvid beslöts, att hos Ålands Redarförening anhålla om åtgärder för realiserandet av ett sådant bibliotek. I april 1941 var biblioteket ett faktum och då utplacerades de fem första boklådorna på åländska fartyg. Varje boklåda innehöll 40 böcker. Till bibliotekarie utsågs skeppsredaren, sjökapten Anton Häggblom. Under de tjugo år som skeppsredare Anton Häggblom varit bibliotekarie, har han kontinuerligt utvidgat biblioteket, som idag omfattar 70 ambulerande boklådor. Bokantalet i boklådorna varierar mellan 45 och 22 böcker.



Coastern Norrö anländer till Västerhamn.

Den 8 maj 1934 samlades några sjöfartens män på Societetshuset i Mariehamn för att diskutera möjligheterna att bilda en klubb med uppgift att samla föremål till ett sjöfartsmuseum. Initiativtagare till mötet var sjökapten Carl Holmqvist, Mariehamn. Intresset för startandet av en sådan klubb var på mötet så stort, att man för ändamålet beslöt att grunda Ålands Nautical Club. Sedan sjöfartsrådet Gustaf Eriksons intresse för klubbens strävanden väckts, fick klubben luft under vingarna. År 1939 erhöll klubben som gåva av Mariehamns stad en tomt i Tullarns äng, som år 1942 byttes ut mot den tomt där klubbhuset, inrymmande jämväl sjöfartsmuseet, nu befinner sig vid stadens Västerhamn. Förverkligandet av det stora företag, som ligger bakom tillkomsten ej allenast av nämnda monumentala hemgård för den åländska sjöfartsnäringen, utan även av det däri inrymda sjöfartsmuseet, bör främst tillskrivas Ålands Redarförening, som svarade för huvudparten av företagets finansiering, men sjökaptenen, sedermera rådmannen Carl Holmqvist, som blev museets förste intendent, tillkommer äran att vara företagets primus motor.[1]) Den 1 oktober 1949 invigdes klubbhuset, och museets dörrar kunde öppnas för allmänheten några år senare. Lantrådet Viktor Strandfält uttalade i sitt invigningstal bl.a. följande minnesvärda ord: »Det är för landskapet hedrande att ett sjöfartsmuseum kommer till och jag ber vid detta tillfälle få framföra landskapsstyrelsens hälsning och lyckönskan. Även Mariehamn kan känna sig stolt, ty huru många städer av Mariehamns storlek kan uppvisa något liknande?» En utvidgning av detta synnerligen intressanta ämne kan tyvärr ej göras, men i avseende å närmare detaljer rörande sjöfartsmuseet får författaren hänvisa till nuvarande museiintendentens, sjökapten Gunnar Boman, år 1960 utgivna broschyr över museet.

[1]) Om Nautical Clubs finansiering se Ålands Redarförenings jubileumsskrift 1934—1959, författad av Georg Kåhre, s. 90 f.

Den 18 januari 1939 föreslog försäkringsdirektören, vicehäradshövding B. J. Palme på ett redarmöte i Mariehamn, att en åländsk sjöfartstidskrift skulle startas och att för ändamålet skulle en särskild förening bildas. Som ett av motiven härtill angav han, att då den åländska sjöfartsnäringen redan avancerat långt på den materiella odlingens område, bör även dess ideella behov beaktas, vilket i viss mån kan befrämjas medels ett sjöfartsorgan. De närvarande skeppsredarna accepterade tanken och beslut fattades omedelbart att bilda »Förbundet för främjandet av Ålands Sjöfart». Denna förening skulle bl.a. skrida till åtgärder för utgivande av en periodisk tidskrift. Till huvudredaktör för den påtänkta sjöfartstidskriften, som erhöll namnet »Ålands Sjöfart», utsågs vicehäradshövding Palme. Intill Mariehamns hundraårsdag har tidskriften Ålands Sjöfart under sin huvudredaktör Palmes redaktörsskap utkommit under 22 år med 86 numror. Under sin verksamhet hittills har förbundet i gåvobelopp utgett över en miljon mark.

Samtidens huvudredare och sjöfarare

De huvudredare, som vid tiden för Mariehamns 100-årsdag för stadens sjöfartsnärings och därmed även den åländska sjöfartsnäringens traditioner vidare till nästa släktled, är i följande tabell upptagna fjorton, samtliga hörande till Ålands Redarförening:

Mariehamns huvudredare per 21. 2. 1961

Redare	Antal fartyg		Lastar dwt
Ivar Ekström	2		1.500
Edgar Erikson	10	(varav 2 kylfartyg)	25.800
Justus Harberg	1		800
Anton Häggblom	5		2.600
Wald. Höglund	6		4.700
Algot Johansson	14	(varav 5 tankfartyg)	111.600
Leonard Johnsson	2		5.700
Lennart Karlsson	5		21.700
Karl Kåhre	3		6.400
Fraenk Lundqvist	9	(varav 3 tankfartyg)	69.800
Aslög Nylund	2		1.600
Henning Rundberg	1	(bilfärjan Viking)	700
Olof Öström	1		1.000
Gus Wahlbeck	1		400
			254.300 dwt

Utöver dessa huvudredare i utrikesfart är i staden inom sjöfartsnäringen verksamma även några andra fysiska och jämväl juridiska personer såsom Ålands landskapsstyrelse, som med flere skärgårdsfärjor och farkoster upprätthåller trafiken på utöarna.

Såsom ur ovanvarande tabell framgår, är kommerserådet Algot Johansson den av mariehamnsredarna, som med sitt rederiföretag, Rederiaktiebolaget Sally, dirigerar en stor anpart av hela mariehamnsflottan vad tonnagestorleken vidkommer. Av de till Sallybolagets flotta hörande enheterna är allenast coastern Helny byggd för rederiets räkning. De övriga omfattar secondhandsfartyg eller ombyggnader av fartygsskrov till moderna fartyg såsom Panny och Pegny. Trots detta sakförhållande måste Algot Johansson med tanke på de inkomster hans tonnage ger, räknas i dag som Mariehamns störste skeppsredare. Förutom inom stadens sjöfartsnäring intar han en ledande ställning inom andra av stadens näringsgrenar. Av dem bör främst nämnas industrin och byggnadsverksamheten. Utanför Mariehamns råmärken finner vi honom flitigt verksam inom jord- och skogsbruket. Det var därför självfallet, att hans verksamhet det kommersiella livet till fromma för Mariehamn och landskapet Åland i samband med hans år 1958 infallande sextioårsdag skulle hedras. Republikens president fann jämväl det vara förenligt med hans stora insatser inom näringslivet, att honom skulle tilldelas kommerserådstiteln. I kapilet om industrin har vi orsak att återkomma till kommerserådet Johanssons verksamhet.[1])

I motsats till Algot Johansson, som själv upparbetat sin rederirörelse ända från grunden, har de beträffande storleken av flottan tre följande största mariehamnsredarna övertagit redan tidigare existerande rederiföretag. Sålunda är vicekonsul Edgar Erikson son till sjöfartsrådet Gustaf Erikson och efterträdde sin far vid dennes frånfälle år 1947. Han har följt den väg som hans far visat, då Kungsö blev inköpt som nybygge. Han har med några få undantag förstorat F:ma Gustaf Eriksons flotta enbart med nybyggen. F:ma Gustaf Eriksons flotta är i dag den modernaste och även den kostsammaste av hela mariehamnsflottan.[2]) Vicekonsul Erikson innehade i sju år intill år 1961 i sin egenskap av ordförande i Ålands Redarförening en nyckelställning inom Mariehamns sjöfartsnäring. Från år 1961 har kommerserådet Algot Johansson övertagit ordförandeskapet för redarföreningen.

Vicekonsul Fraenk Lundqvist dirigerar en rederirörelse, Lundqvist Rederierna, vars rötter går tillbaka till den gamla bondeseglationen. Redan hans farfarsfar, Mathias Lundqvist, etablerade sig som skeppsredare i Lemland för över 90 år sedan. Hans farfar var den kända vårdöredaren, sjöfartsrådet Mathias Lundqvist d.y. och hans far var den ovannämnde skeppsredaren i Mariehamn, vice-

[1]) I Ålands Sjöfart No 3/58 s. 49 ff. ingår en detaljerad levnadsbeskrivning över Algot Johansson intill hans 60-årsdag.

[2]) Omnämnas kan, att F:ma Gustaf Eriksons flotta vid tiden för stadens 100-årsjubileum jämväl är Finlands modernaste.

Edgar Erikson.



konsul Hugo Lundqvist. Med samma energi som sina förfäder har Fraenk Lundqvist i våra dagar med fast hand fört sin släkts sjöfartstraditioner vidare. Han sekunderas däri på ett utomordentligt sätt av sin yngre broder, verkst. direktören i Ålands Redarförening, vicehäradshövding Stig Lundqvist.

Vicekonsul Lennart Karlsson efterträdde år 1955 sin svärfar, sjöfartsrådet Arthur Andersson, som verkst. direktör för Rederiaktiebolaget Asta. Då hade han bakom sig en kvartsekellång verksamhet inom detta rederi. Hans förmåga och verksamhetsenergi har fört honom till det främsta ledet inom Mariehamns näringsliv. Sedan år 1961 är han viceordförande i Ålands Redarförening.[1])

Av stadens övriga huvudredare av i dag har sjökaptenerna Anton Häggblom och Wald. Höglund själva arbetat upp sina rederier från grunden, medan sjökapten Karl Kåhre övertagit och utvidgat det av Albert Jansson på 1930-talet startade Rederiaktiebolaget Hera, vilket ursprungligen var ett saltviksrederi. Likaledes har sjökapten Leonard Johnsson övertagit sitt företag, Rederiaktiebolaget Ledsund, efter navigationsskolerektorn Paul Kåhre, som i sin tur hade blivit utsett till bolagets verkst. direktör efter dess grundläggare, sjökapten Uno Adolfsson. Både Karl Kåhre och Johnsson förde på sin tid befälhavarskapet i sina bolags flaggfartyg. Olof Öström blev verkst. direktör i Rederiaktiebolaget Eva efter sin fars, f. navigationsskolföreståndare Anders Öström, frånfälle år 1943. Mariehamns enda kvinnliga skeppsredare Aslög Nylund övertog även hon efter sin fars, konsul Erik Nylund, frånfälle år 1944, hans fyra decennier gamla

[1]) I Ålands Sjöfart No 1/56 s. 14 f. ingår femtioårshyllning till Lennart Karlssons ära.



M/s Alca invid Badhusberget i Mariehamn. I fonden t.h. Vattentornet.

rederi- och agenturrörelse. Med god blick för affärsverksamhet har hon på ett utomordentligt sätt förvaltat arvet.[1])

I de föregående avsnitten av kapitlet om sjöfartsnäringen har allenast de främsta skeppsredarna behandlats som männen bakom den märkliga evolution Mariehamns sjöfartsnäring under det senaste decenniet genomgått. Mariehamnsflottan av i dag är ej endast större än någonsin, utan även synnerligen modern. I det följande önskar artikelförfattaren jämväl hedra hela sjömannakåren i Mariehamn, som gemensamt med skeppsredarna bidragit till denna utveckling, vilken medförde allenast under år 1960, att mariehamnstonnaget steg med hela 30 %. Närmare vart fjärde fartyg under finländsk flagg var då hemmahörande i Mariehamn.[2])

Då artikelförfattaren ansträngер sig att minnas dem, som medverkat till den märkliga utveckling Mariehamns sjöfartsnäring genomgått, uppdyker i hans minne namnet på det danska försäkringsbolaget »Haand i Haand». Alla har burit sitt strå till stacken, från skeppsredaren, fartygsbefälhavaren och skeppsbefälet till yngste kontoristen på rederikontoret till jungmannen, motoreleven och mässuppassaren om skeppsbord, med andra ord alla, som på sätt eller annat varit sysselsatta till fromma för sjöfartsnäringen. Många medlemmar av den åländska sjömansstammen har bidragit till att göra Mariehamns sjöfartsnäring till stadens viktigaste näringsgren. De har inom sjömansyrket eller efter avslutad seglats som framstående samhällsmedlemmar vunnit allmänt erkännande för framgångsrik verksamhet. Inom den förstnämnda gruppen kommer här på grund av utrymmesbrist att allenast omnämnas sjökapten Ruben de Cloux, som, ehuru ej själv en genuin

[1]) I samband med födelsedagshyllningar ingår i Ålands Sjöfart levnadsbeskrivningar över följande skeppsredare: No 3/54 s. 41 f. över Anton Häggblom, No 4/54 s. 75 f. över Wald. Höglund och s. 86 över Olof Öström samt nekrologer i No 3/44 över Erik Nylund, No 2/50 över Uno Adolfsson, No 4/54 över Paul Kåhre och No 2/56 över Albert Jansson.

[2]) Se härom Stig Lundqvists artikel i Ålands Sjöfart No 2/61 s. 28 ff under rubriken »Ålands handelsflotta och några åländska synpunkter på vårt lands sjötransporter på utlandet».

Sjömansmonumentet »Mannen vid ratten» i Västerhamn.



mariehamnare, likväl får representera hela denna grupp. Ur Einar Mobergs praktfulla, år 1957 publicerade bok, »Färgfulla segel», skall vi citera följande om de Cloux: »Vidare var befälet ombord i skeppen (d.v.s. i ålandsbarkarna) »handpicked». De utgjorde en elit, som tillbringat hela sitt liv i segelskutor. Vi behöver bara nämna en så legendarisk skeppare som de Cloux, vilken för alltid skrivit sitt namn bland världens främsta segelskutskaptener».[1])

I Ålands Sjöfarts nekrolog över Ruben de Cloux ingår en tabell över hans snabbaste färder med Gustaf Eriksons flaggskepp Herzogin Cecilie, av vilka vi här önskar särskilt omnämna den år 1928 företagna resan i ballast från Mariehamn till Port Lincoln. Den tog i anspråk endast 95 dygn.[2]) År 1931 inköpte kapten de Cloux tillsammans med författaren Alan Villiers, som i ett mångfald av artiklar och i flere böcker förevigat världens sista djuphavsseglare, Laeisz-Rederiets 4m/jb Parma, som då blev Mariehamns största enhet med sina 3.090 brt. Endast den av Gustaf Eriksons tre år senare förvärvade 4/m/stb Moshulu

[1]) S. 328 i Mobergs nämnda bok över Abraham Rydbergs Stiftelses verksamhet.

[2]) No 2/49.

med sina 3.120,51 brt överträffade obetydligt Parma. Dessa två barkar kom definitivt att utgöra Mariehamns två största djupsjöseglare.

I den andra gruppen, nämligen sjökaptener, som efter avslutad seglats etablerat sig i Mariehamn som framstående samhällsmedlemmar, finner vi förutom tidigare nämnda storredarna August Troberg, Gustaf Erikson, Erik Nylund, Hugo Lundqvist och Arthur Andersson, samtliga på sin tid mångåriga befälhavare i den åländska djuphavsflottan, även ledes sådana som inom näringslivet i övrigt samt i stadens och landskapets förvaltning utfört berömvärda insatser. Bland dem finner vi förutom lärarkåren vid navigationsskolan, tjänstemännen inom lotsfördelningen och andra till sjöfartens område hörande institutioner jämväl sparbanksmän såsom Arthur Ekbom, försäkringsmän såsom Knut Donner, toppaffärsmän som Wald. Höglund, ordföranden i Mariehamns drätselkammare under flerfaldiga år Jac. Lundqvist och dess viceordförande Conrad Palmer, ordföranden i stadsfullmäktige Paul Kåhre och för närvarande Anton Häggblom, rådmännen vid stadens rådstuvurätt och magistrat Emanuel Erikson, K. A. Fredriksson och Carl Holmqvist, ledamöterna i Ålands landskapsstyrelse Wald. Höglund och Olof Öström. Härutöver skulle listan bli lång, men vi måste nöja oss med det ovananförda jämte tillägget, att några av dessa Mariehamns sjökaptener jämväl haft säte i landstinget.

Till hela den åländska sjömansstam, som bidragit till att berika Mariehamns sjöfartsnäring, riktar sig mariehamnarnas tacksamhet. Häri inbegripes ej allenast de ännu i dag verksamma eller sitt otium njutande medlemmarna av denna sjömansstam, utan även de redan bortgångna. Deras minne har på olika sätt ihågkommits och hedrats, varom vi här endast skall nämna deras minnesstod i Mariehamn, sjömansmonumentet i Västerhamn, »Mannen vid ratten». Monumentet, som är skulpterad av bildhuggaren Emil Cedercreutz, donerades år 1933 till Mariehamns stad av konsul Eliel Sundström, son till sjökapten J. E. Sundström, en av sin tids förgrundsgestalter i Ålands sjöfartsnäring och sedermera jämväl i Mariehamns kommersiella liv. J. E. Sundström omkom i november 1905 i Atlanten vid barken Thomas Perrys förlisning.

Mariehamnarna samlas på nyårsdagen årligen till solenn minneshögtidlighet vid »Mannen vid ratten» för att hylla de orädda åländska sjömän, som offrat livet vid utövande av sin tjänsteplikt. Minneshögtiden ger de närvarande anledning till eftertanke och till tacksamhet gentemot de män, som dagligen riskerar livet för att upprätthålla den för samhällslivet så viktiga handelssjöfarten.

Kust- och inrikessjöfarten

I jämförelse med utrikessjöfarten har kust- och inrikessjöfarten som näringsgren haft en liten betydelse för Mariehamn. I Walter Sjöbloms förteckning över fartyg från Mariehamns grundläggning intill stadens halvsekeldag, som på grund av sin ringa storlek kan beräknas ha drivit enbart kust- och inrikessjöfart, fanns kvar i trafik år 1911 endast ångslupen »Skärgården» om 25,40 nrt, tillhörig Ålands Trafik A:B.[1])

I Mariehamns skeppslista för den 1 januari 1919 ingår fem fartyg i kusttrafik. Av dem var tre galeaser, en jakt och en ångbåt, nämligen Ålands Skärgård. Den 1 januari 1939 hade en minskning ägt rum i småtonnaget i jämförelse med år 1919. Endast en ångbåt, Mariehamn på 194 brt, tillhörig Mariehamns Trafik A.B., en galeas, Nora på 150 brt, tillhörig skepparen Anselm Sundman och en jakt, Konstantin, på 36 brt, tillhörig skepparen Leonard Sundström var registrerade i Mariehamn. Mariehamn trafikerade skärgårdslinjen Mariehamn—Åbo. År 1960 omfattade det i Mariehamn registrerade småtonnaget fyra enheter, varav tre galeaser, Greta på 64 brt, tillhörig skepparen Holger Danielsson, Maj på 62 brt, tillhörig skepparen Stig Husell och Sune på 58 brt, tillhörig skepparen Alvar Danielsson och en jakt, Rauni på 58 brt, tillhörig skepparen Helge Söderlund. Men det är härvid att minnas, att i den tidigare införda listan över 1960-års tonnage ingår flere enheter motorfartyg av sk. coastertyp, vilka i en viss utsträckning jämväl idkar kust- och inrikestrafik.

I de åländska »skutornas» beryktade resor till Stockholm med ved, fisk, lantmannaprodukter och alster av hemslöjd deltog sällan Mariehamns fåtaliga »skutor».[2]) I marknadsresorna till Helsingfors' fiskmarknad i början av oktober torde mariehamnsskutorna ej någonsin ha deltagit. Mariehamns få »skutor» och segelfartyg med hjälpmaskin hade en given uppgift. De konkurrerade med skärgårdsbåtarna på linjen Åbo—Mariehamn om de större lastpartierna, omfattande särskilt jordbruksförnödenheter såsom konstgödsel och byggnadsmaterial såsom cement och kalk. Till fastlandet åter gällde transporterna jordbruksprodukter såsom spannmål, gurka, lök och dessutom fisk. Detta är fallet än den dag i dag är.

Handeln

Allmänna betingelser

Walter Sjöblom framhåller i sitt verk »Mariehamns stads historia 1861—1911», att staden Mariehamn hade år 1911 flere handlande än den och den åländska landsorten hade behov av. Alla handelsbranscher var representerade. Den alltför skarpa konkurrens, som därav följde, hade emellertid sina stora olägenheter. Handlandena hade svårt att reda sig, och många av dem såg med bekymmer mot framtiden.[3])

[1]) Se A.a. II sid. 184 f.

[2]) Se härom Sven Anderssons bok Åländskt skärgårdsliv, särskilt kapitlet: »Åländska vedskutor och åländsk husbehovsseglation» s. 277 ff.

[3]) Del II s. 154.

Förrän vi tar del av handelns utveckling i Mariehamn under de senaste femtio åren, räknat från år 1911, skall vi undersöka de allmänna betingelserna för Mariehamn som ett handelscentrum för Åland. I fundationsbrevet för staden förutsättes, att dess invånare huvudsakligast skall livnära sig med sjöfartsnäring och handel. Skulle Mariehamns grundläggare ha tagit miste om stadens möjligheter att bli ett handelscentrum för Åland?

Då vi kartlägger betingelserna för Mariehamn som handelsstad, skall vi utgå ifrån stadens geografiska förhållanden. Staden är belägen i södra delen av den åländska huvudön, benämnd fasta Åland. Innanhavet Östersjön svallar fritt ända intill de ett par sjömil utanför staden belägna skären, som skyddar dess huvudhamn för svårare sjögång. Fasta Ålands invånarantal utgör något över 80 % av hela landskapets befolkning, medan resten eller inemot 4.000 personer lever på utöarna, närmast öster- och norrom fasta Åland, vars befolkningstal är något över 18.000. Därav bor inemot 12.000 inbyggare utanför staden. Uppenbart är därför, att en av huvudbetingelserna för Mariehamns handel utgör goda kommunikationer landvägen till de faståländska jordbruksbygderna och likaledes sjövägen till ösocknarna. En annan lika väsentlig huvudbetingelse är goda kommunikationer med övriga omvärlden, närmast fastlandet i öster och Ålands gamla moderland i väster. Hur samfärdseln i detta avseende utvecklats för Mariehamn sedan 1911 kan vi läsa i kapitlet om Kommunikationerna.

En annan faktor, som för femtio år sedan var nedslående för Mariehamn, utgjorde befolkningssituationen på Åland. Såväl staden som den närmaste bygden invid staden var länge stagnerade samhällen. Sålunda växte invånarantalet i staden mellan åren 1900 och 1920 endast med 146 personer eller med ungefär 7 personer per år. Först efter det Åland erhållit sin självstyrelse den 6 maj 1920 och Mariehamn blivit en administrativ ort för den, började staden växa. Självfallet bidrog självstyrelsen ej ensam härtill, utan den på 1930-talet snabbt växande sjöfartsnäringen hade en stor andel i stadens tillväxt. Mellan åren 1920 och 1940 ökade invånarantalet från 1.150 till 2.617 eller med 1.467 personer, utgörande c:a 73 personer i medeltal per år. Flykten från landsbygden har efter 1940 fått en allt större betydelse för Mariehamns tillväxt. Tack vare möjligheterna att placera en del av dessa »immigranter» inom stadens näringsliv, har den räddats för sin hembygd i dess vidsträcktare betydelse. För Mariehamn har denna inflyttning betytt, att medeltalsökningen per år under de senaste tjugo åren utgjort c:a 140 personer.

Produktionsteknikens utveckling, som i samhällen med stora industriella anläggningar haft en mycket stor betydelse för tillväxten av dessa samhällen, har hittills varit till ringa nytta för Mariehamn, enär staden saknar storindustrier. Men i ett avseende har den allmänna utvecklingen av produktionstekniken varit av betydelse för Mariehamn. Samspelet mellan produktions- och försäljningstekniken har nämligen medfört, att varusortimenterna ökats för varje år. Försäljningstekniken har självfallet även i Mariehamn utvecklats under de senaste femtio åren. Också en viss integration har ägt rum inom handeln, framför allt inom livsmedelshandeln. Försäljningsmetoderna har förenklats och distributionen har därigenom kunnat förbilligas.

De ovanrelaterade företeelserna är huvudexempel på de allmänna betingelserna för Mariehamns existens som handelscentrum för Åland. Men en riktig förståelse för näringslivets villkor utöver de allmänna betingelserna kan emellertid inte vinnas, utan att man också analyserar de normer, som samhället pålägger näringsidkare. Likväl faller frågor av denna art såsom beskattningen, valutapolitiken och prisregleringen utanför ramen av detta ämne. Däremot skall den för ett blomstrande handelsliv så viktiga tillgången på kapital, jämväl en av huvudbetingelserna för näringslivet, här till först tas opp till behandling.

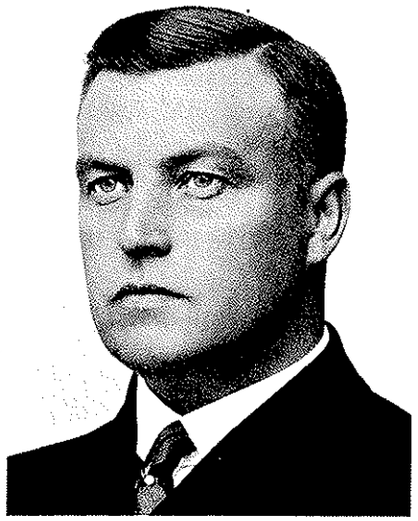
Penningmarknaden

Såsom en av orsakerna till att Mariehamns handel växte långsamt under stadens första halvsekel tillskriver Sjöblom den i staden rådande kapitalbristen. Likväl hade Nordiska aktiebanken för handel och industri redan år 1876 och Åbo Aktiebank år 1897 samt Lantmannabanken något före stadens femtioårsdag öppnat filialkontor i Mariehamn. Däremot fanns ej ens så sent som år 1911 någon åländsk affärs- eller sparbank i staden. Denna brist blev avhjälpt först år 1919, då Ålands Aktiebank den 15 december nämnda år började sin verksamhet. »Äran av bankens tillkomst tillhör ej — som man kunde förmoda — affärsmännen och skeppsredarna i Mariehamn, utan ett antal bönder och sjökaptener i Finström, bl.a. sjökaptenen Matts Jansson i Bartsgårda, som var interimsstyrelsens ordförande, och bönderna Johannes Eriksson i Bjärström och Carl Carlson i Stålsby, den sistnämnda allt ännu medlem av bankens förvaltningsråd». skriver fil. mag. Georg Kåhre i Ålands Sjöfart i anledning av bankens tjugofemårsjubileum år 1944.[1])

De två första åren av Ålands Aktiebanks verksamhet blev mycket framgångsrika därutinnan, att depositionerna ökade i genomsnitt med 1 milj. mk per månad. Efter 19 månaders verksamhet steg deponenternas antal till 3.600. Depositionsbeloppet var nu uppe i 19 milj. mk. Men inlåningen var större än vad kapitalbehovet på Åland då utgjorde, varför en del av inlåningen måste placeras på fastlandet. Det sällsamma hade inträffat, nämligen att i ålänningarnas egen bank fanns överflöd på kapitalmedel, mera pengar än vad då kunde konsumeras på Åland. Därförinnan hade talet om kapitalbrist på Åland varit allmänt. Nu rådde ett kapitalöverflöd, som delvis måste placeras utom Åland.

Ålands Aktiebank har särskilt sedan rederirörelsen vuxit stark i Mariehamn och dess kapitalbehov alltmer ökats undergått en snabb utveckling. Då banken i december 1959 firade sitt 40-års jubileum utgav den en folder, varur det följande hämtats: Bankens aktiekapital är 100 milj. mk, fördelat på över 2.500 aktieägare. Praktiskt taget alla aktier är på åländska händer. Banken bedriver fullständig

[1]) Se No 4/44 s. 56 f. Carl Carlson är numera den enda levande initiativtagaren till banken. Han är fortfarande ledamot av bankens förvaltningsråd.



Torsten Rothberg



Thorvald Eriksson

bankrörelse och dess speciella avdelningar är utrikesavdelningen, notariatavdelningen och företagsekonomiska avdelningen. Bankens utlåningsportfölj omfattar fem ungefär lika stora sektorer. Det sammanlagda utlåningsbeloppet, något över 2.000 milj. mk, var år 1959 utlånat i ungefär lika stora andelar till 1) jordbruket och fisket, 2) sjöfartsnäringen, 3) handeln, 4) byggnadsverksamheten och 5) övriga näringar, privatpersoner etc. Förutom i huvudkontoret i Mariehamn, installerat i eget förvaltningshus vid Torggatan, betjänas kundkretsen i tretton agenturkontor på landsbygden. Ordförande i bankens förvaltningsråd har under bankens existenstid hittills varit redaktör Julius Sundblom, skeppsredare Erik Nylund, sjöfartsrådet Gustaf Erikson, sjöfartsrådet Arthur Andersson och landshövdingTor Brenning, som fortsättningsvis innehar posten. Bankens verkställande direktör har varit fil.mag. J. P. Johansson, vicehäradshövding Torsten Rothberg, sedermera landshövding i landskapet Åland, vicehäradshövding Tor Brenning, sedermera jämväl landshövding i landskapet Åland och vicehäradshövding Thorvald Eriksson, som fortsättningsvis utövar chefskapet. Bland andra direktörerna bör nämnas Karl Lemqvist och nuvarande andre direktören sedan år 1938, bankdirektör Thor Österlund.

De följande tabellerna utvisar såväl Ålands Aktiebanks som samtliga åländska penninginstituts, inkluderande jämväl Ålands Aktiebank, in- och utlåning sedan år 1956.[1])

[1]) Tabellerna är sammanställda enl. Ålands handelskammares årsbok för resp. år.

Ålands Aktiebanks in- och utlåning under åren 1956—60

År	Inlåning	Utlåning
1956	1.347.699.000	1.541.669.000
1957	1.367.564.000	1.596.144.000
1958	1.446.232.000	1.973.756.000
1959	1.717.003.000	2.134.699.000
1960	1.978.454.000	2.482.972.000

Samtliga åländska penninginstituts in- och utlåning under åren 1956—1960

År	Inlåning	Utlåning
1956	1.953.568.000	2.112.220.000
1957	2.029.526.000	2.238.188.000
1958	2.172.067.000	2.697.092.000
1959	2.535.762.000	2.901.624.000
1960	2.890.919.000	3.382.838.000

In- respektive utlåningens fördelning under 1960 mellan de olika penninginstituten utgjorde som följer:

Penninginstitutens in- och utlåning 1960, grupperad enl. företagstyperna[1])

Penninginstitut	Inlåning	Utlåning
Ålands Aktiebank	1.978.454.000	2.482.972.000
Ålands Sparbank	550.852.000	541.680.000
Sparkassorna	186.050.000	186.050.000
Andelskassorna	175.563.000	172.136.000
Summa mk	2.890.919.000	3.382.838.000

Vi skall nu kasta en återblick på Mariehamns bankinstitut vid tiden för stadens 50-årsjubileum och ta del av utvecklingen för bankrörelsen i staden utöver Ålands Aktiebanks. Föreståndare för de filialer, som Nordiska Aktiebanken för handel och industri, Åbo Aktiebank samt Landtmannabanken år 1911 hade i Mariehamn, var i rätt ordningsföljd direktör Otto Tamelander, t.f. ordningsmannen i Mariehamn Arthur Ekman och fabrikör J. J. Rotz. År 1911 ingick den förstnämnda

[1]) I Mariehamn arbetar Ålands Sparbank med sitt huvudkontor och på landsbygden med tre filialkontor. Ålands Sparbank begynte sin verksamhet år 1959 efter det Finströms Sparbank, Mariehamns Sparbank och Sparbanken för Åland ingått fusion. Ålands Andelskassa har sitt huvudkontor i Mariehamn med 9 filialkontor på landsbygden. Dessutom ingår i tabellen Lappo Andelskassas in- och utlåning. Sparkassor finns vid 12 handelslag, jämväl vid Andelslaget Samgång i Mariehamn.

Utom de ovannämnda penninginstituten arbetar på Åland filialer av Nordiska Föreningsbanken och Helsingfors Aktiebank. Enär uppgifter om dessa bankföretags rörelse på Åland ej står till buds, ingår deras in- och utlåning härstädes icke i tabellen.

banken fusion med Föreningsbanken i Finland under namnet Nordiska Föreningsbanken. Efter det bankdirektör Tamelander år 1921 flyttat till Stockholm, utsågs till hans efterträdare bankdirektör Alex. Aminoff. Efter dennes avgång år 1930 blev fil.mag. Georg Sundman föreståndare för bankfilialen. Vid bankdirektör Sundmans frånfälle år 1954 utnämndes till chef för banken vicehäradshövding Nils Dahlman. Som bankens andra direktör fungerade under 1921—1957 bankdirektör Arthur Cederqvist. Sedan sistnämnda år är dipl.ekon. Bengt Öfverström andra direktör i banken. Bankfilialen har alltsedan 1896 varit belägen vid Torggatan 14, under »eget tak». Det ursprungliga trähuset nedrevs och ett modernt affärspalats av sten uppfördes år 1933 enligt ritningar av helsingforsarkitekten Ole Gripenberg. En ombyggnad av bankfastigheten pågår vid tiden för stadens 100-årsjubileum.

Bankdirektör Arthur Ekman förestod filialen för Åbo Aktiebank till år 1921, då banken sammanslogs med Landtmannabanken och Wasa Aktiebank. Den genom nämnda fusion uppkomna banken erhöll namnet Unionbanken i Finland. Redan år 1920, då beslut härom fattats, hade den nya banken skridit till åtgärder för att bygga ett bankhus för filialen i Mariehamn. När bankfusionen 1921 definitivt var genomförd, kunde den nya bankfilialen flytta in i eget förvaltningshus vid Torggatan 10. Till chef för Unionbankens filial i Mariehamn utsågs bankdirektören för Lantmannabankens filial i Mariehamn, vicekonsul Bertel Lundqvist. Till biträdande bankdirektör utsågs sistnämnda bankfilials biträdande föreståndare Evald Montell. År 1931 sammanslogs åter Unionbanken med Helsingfors Aktiebank, varvid vicekonsul Bertel Lundqvist utsågs till chef för den härigenom uppkomna banken, som fortsatte de tidigare bankernas verksamhet under firman Helsingfors Aktiebank. Denna bank hade år 1923 öppnat filialkontor i Godby med läraren vid Folkhögskolan Jan Sundberg som föreståndare. År 1927 flyttades detta filialkontor till Mariehamn. Vid fusionen år 1931 utnämndes bankdirektör Jan Sundberg till andra direktör vid Helsingfors Aktiebanks filial i Mariehamn. Biträdande bankdirektör Evald Montell utsågs åter till kamrer vid bankfilialen. Efter bankdirektör Lundqvists frånfälle år 1941 utnämndes Sundberg till chef för filialen och Montell till andra direktör vid densamma. Efter Montells avgång med pension vid årsskiftet 1958—59 fungerade dipl.ekon. Klas Eklund under en kort tid som bankfilialens andra direktör, men inträdde under år 1959 i Ålands Aktiebanks tjänst. Han efterträddes av landskapskamrern, juriskandidat Curt Carlsson, som utsetts till bankdirektör Jan Sundbergs efterträdare, då denne avgår med pension.

Lantmannabankens öden efter 1911 framgår i det väsentligaste redan av det ovanrelaterade. Som komplettering kan framhållas, att fabrikör J. J. Rotz utövade föreståndarskapet för bankfilialen till år 1914, då vicekonsul Bertel Lundqvist tillträdde. År 1927 inrättade en i Åbo nystartad bank, Åbolands Aktiebank, filialkontor i Mariehamn. Den öppnade sitt kontor i Södra Finlands Aktiebanks kontorslokal i Laurénska gården vid Torggatan. Södra Finlands Aktiebank hade härförinnan i några år haft en filial i Mariehamn med sjökapten Arthur Ekbom

som föreståndare. Då Södra Finlands Aktiebank år 1927 uppgick i Unionbanken, upphörde denna filial i Mariehamn, men bankdirektör Arthur Ekbom fortsatte bankverksamheten i Åbolands Aktiebanks regi i den gamla banklokalen. Åbolands Aktiebank upphörde med sin verksamhet i Mariehamn år 1935. Sedermera utsågs kapten Ekbom till verkställande direktör för Mariehamns Sparbank.

Under den mansålder affärsbankerna varit verksamma i Mariehamn har goda och dåliga tider avlöst varandra. Följande sina traditioner att driva bankrörelse enligt sunda och solida affärsprinciper och stödjande sig på mångårig erfarenhet, har dessa banker själva konsoliderat sin ställning i staden. Mariehamnarna i likhet med övriga ålänningar är och har alltid varit ett farande folk, och affärsbankernas vittutgrenade utländska förbindelser har därför flitigt utnyttjats. Under årens lopp har genom affärsbankerna i Mariehamn remissor emottagits och avsänts till jordens alla hörn. Genom deras verksamhet med in- och utlåning av kapital har de bidragit särskilt till sjöfartsnäringens och handelns utveckling i Mariehamn. De har sålunda kunnat bidraga till höjande av det allmänna välståndet, och de har varit med om att lägga grunden till ej allenast Mariehamns, utan även hela landskapets ekonomiska, sociala och kulturella välstånd.

Såsom ovan framhållits fanns i Mariehamn ingen sparbank vid stadens femtioårsjubileum. Sparbanken för Åland har enligt Walter Sjöblom »under en kort period i slutet av 1870-talet haft sitt säte i Mariehamn».[1]) Denna brist, som under många decennier rått i Mariehamn, avhjälptes först den 2 december 1935, då Mariehamns Sparbank begynte sin verksamhet. Tanken på att grunda en sparbank i Mariehamn väcktes första gången år 1917. Likväl kom förslaget då icke till realisering. År 1935 väcktes inom Mariehamns Gårdsägareförening ett nytt förslag till grundande av en egen sparbank för mariehamnarna. Förslaget fick allmänt understöd. Till styrelsens ordförande valdes f. navigationsskoleföreståndaren, sjökapten Anders Öström och till bankens verkställande direktör utsågs ovannämnda bankdirektör Arthur Ekbom. Vid bankdirektör Ekboms frånfälle år 1940 utnämndes till hans efterträdare sonen Palmer Ekbom, som förestod banken ända till sommaren 1958. Mariehamns Sparbanks rörelse gick sakta framåt. Femton år efter starten närmade sig inlåningen endast 30 milj. mk, medan utlåningen utgjorde c:a 25 milj. mk.[2]) Orskaken till bankens långsamma utveckling berodde delvis på att Finströms Sparbank den 1 oktober 1937 öppnat filialkontor i Mariehamn, varigenom en hård konkurrens mellan de två sparbankerna uppstod om insättarna i staden. Finströms Sparbank förestods vid denna tid av verkställande direktören i Ålands Centralandelslag, sjökapten Matts Jansson i Bartsgårda. Som filialföreståndare i Mariehamn för Finströms Sparbank fungerade fru Aina Sjöblom.

[1]) A a. del II s. 203. Det torde ha varit år 1877. Sjöblom kallar sparbanken för Ålands Sparbank.

[2]) Finströms Sparbank, Ålands dåvarande största sparbank, hade vid denna tid en inlåning om 80 miljoner mark.

Under år 1958 togs till diskussion frågan om fusion mellan samtliga på Åland verksamma sparbanker, nämligen Finströms Sparbank, Mariehamn Sparbank och Sparbanken för Åland. Efter långvariga underhandlingar kom man till ett positivt resultat och den 1 april 1959 begynte de sammanslagna sparbankerna sin verksamhet med huvudkontor i Mariehamn och filialkontor i Finström, Saltvik och Geta. Till verkställande direktör i Ålands Sparbank utsågs verkställande direktören i Finströms Sparbank, vicelantrådet Verner Jansson och till principalernas ordförande bonden Nils Clemes i Godby. Av sparbankens bokslut för år 1960 framgår, att inlåningen under nämnda år ökat med 36,4 milj.mk och utgjorde vid årets utgång 550,9 milj. mk. Utlåningen ökade med 68,3 milj.mk och steg vid årsskiftet 1960-61 till 541,7 milj. mk.

Inom ramen av kapitlet om penningmarknaden i Mariehamn under de senaste femtio åren bör även andelskasse- och sparkasseverksamheten beröras. Av dessa två är sparkasseverksamheten den äldre. Den 4 mars 1933 startade Mariehamns Handelslag sin sparkasseverksamhet, medan Ålands Andelskassa först den 5 december 1946 öppnade sitt huvudkontor vid Styrmansgatan 1 i Mariehamn. Ålands Andelskassa tillkom år 1946 genom fusion av Västra-Saltviks, Sunds respektive Lemlands andelskassor. Sedermera har samtliga andelskassor på Åland ingått i Ålands Andelskassa förutom Lappo Andelskassa i Brändö. Enligt stadgarna för Ålands Andelskassa är dess hemort Mariehamn. Den har hela landskapet Åland som sitt verksamhetsområde. Till föreståndare för Ålands Andelskassa utsågs verkställande direktören för Ålands Andelsslakteri Klas Nyström. Efter hans avgång den 1 maj 1950 fungerar styrelseordföranden Karl Höglund som verkställande direktör för kassan. Sedan det ståtliga huset vid busstationen i Mariehamn, i dagligt tal kallat »Böndernas Hus», vari kassans kontor sedan husets tillkomst varit inrymt, i mars 1959 utbjudits till försäljning av sin ursprungliga ägare, Ålands Andelsslakteri, inköpte Ålands Andelskassa ifrågavarande byggnadskomplex.

I Mariehamn har allmänheten under hela den gångna femtioårsperioden varit i tillfälle att insätta penningmedel i Postsparbanken, vars angelägenheter ombesörjts av Post- och telegrafkontoret i Mariehamn. Föreståndare för Postsparbanken har vederbörande postkontorsföreståndare varit. Insättningarna på Postsparbanken i Mariehamn utgjorde år 1951 mk 14.952.050: — och 1959 mk 41.787.600:—. Sedan november år 1939 har Postsparbanken i Mariehamn jämväl utövat postgirorörelse.

Försäkringsväsendet

Ifall vi undersöker spörsmålet om vilka finansinstitut som under de senaste åren beviljat Mariehamns stad de största lånebeloppen, finner vi, att inemot en tredjedel av stadens lån var beviljade av försäkringsanstalter, såväl åländska som fastländska. En annan tredjedel kommer på Folkpensionsanstaltens, Postsparbankens och Sparbankernas Centralaktiebanks andel gemensamt och den sista tredjedelen har givits av affärsbankerna, närmast Ålands Aktiebank, jämte några andra privata företag. Detta utvisar, att försäkringsanstalterna som kreditgivare har en viss betydelse för stadens finansförvaltning.



Böndernas Hus.

För femtio år tillbaka fanns i staden inte ett enda åländskt försäkringsföretag. Sjöassuransföreningen för Åland, startad i Mariehamn år 1874 närmast av dåvarande storredaren i Mariehamn Nikolai Sittkoff, handlanden H. F. Tamelander och navigationsskolföreståndaren Abraham Öhberg, den sistnämnda föreningens ordförande och verkställande direktör, hade redan år 1886 i samband med den långvariga lågkonjunkturen inom sjöfartsnäringen upphört med sin verksamhet.[1]) År 1911 annonserade bankdirektör Otto Tamelander i tidningen Åland, att han utövade i Mariehamn bl.a. försäkrings- och haveriagenturrörelse. Visserligen fanns då på Åland ett försäkringsbolag, det enda då i landskapet existerande, nämligen det i Emkarby år 1866 grundade Ålands Ömsesidiga Försäkringsbolag. Men i Mariehamn var stadsborna tvungna att i sina försäkringsintressen vända sig till agenturerna för det nämnda åländska och ett antal fastländska försäkrings-

[1]) Närmare om Sjöassuransföreningen på Åland se W. Sjöblom, a.a. II s. 186 f, Georg Kåhre: Den åländska segelsjöfartens historia s. 194 ff och Ålands Sjöfart Nr 4/41 s. 80.

företag, av vilka Städernas Allmänna Brandstodsbolag var den försäkringsgivare, som främst beviljade brandförsäkringar för fastigheterna och lösöret i staden.

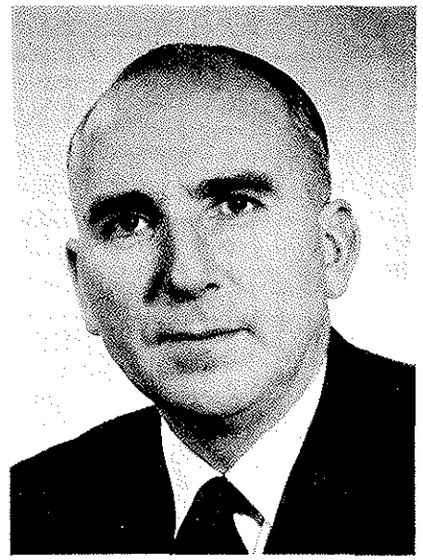
Det skulle dröja över femtio år efter det Sjöassuransföreningen för Åland stängt sitt kontor i Mariehamn, förrän ett nytt åländskt försäkringsbolag skulle inregistreras med Mariehamn som hemort. Detta inträffade år 1938, då de åländska rederibolagens försäkringsbolag, Redarnas Ömsesidiga Försäkringsbolag den 2 juni 1938 öppnade sitt kontor i arbetsledare Johan Nordins hus vid Torggatan 20. I Ålands Redarförening r.f.:s femtioårshistorik skriver Georg Kåhre härom följande:[1]) »Den 28 dec. 1937 sammanträdde redarföreningens styrelse för att behandla ett projekt, som kom att få större bärvidd än kanske de närvarande anade eller vågade hoppas på: att grunda ett åländskt företag för sjöassurans. Vicehäradshövding B. J. Palme, som då var anställd vid Affärsidkarnas Ömsesidiga Försäkringsbolag, hade inbjudits för att i egenskap av försäkringsexpert informera styrelsen. Ett förslag till bolagsordning granskades och godkändes och den 23 mars 1938 höll det nya företaget, Redarnas Ömsesidiga Försäkringsbolag, sin konstituerande bolagsstämma. Stiftarna representerade inemot 30 trampfartyg, fördelade på ungefär lika många aktiebolag. Vicehäradshövding Palme utsågs till verkställande direktör och ordförande i direktionen. Viceordförande blev konsul Erik Nylund och ledamöter skeppsredarna Arthur Andersson, Algot Johansson och Arthur Karlsson. I förvaltningsrådet invaldes övriga medlemmar i redarföreningens styrelse — Gustaf Erikson, Anders Öström, Arthur Ekbom, Albert Jansson, de två förstnämnda ordf. resp. viceordf. — samt skeppsredare Edgar Erikson och rektor Paul Kåhre.

Bolagets verksamhet inskränkte sig ursprungligen till beviljande av sjöförsäkringar, vilka enbart gällde civilkaskorisker, men i bolagsordningen förutsattes en utvidgning av programmet till att omfatta även andra inom sjöfarten praktiserade assuransformer. Krigsförsäkringen blev aktuell år 1939. Sedan 1944 har bolaget beviljat isförsäkringar, sedan 1952 protection & indemnityförsäkringar och transportförsäkringar samt från den 1 jan. 1953 olycksfallsförsäkringar för sjöfolket. År 1943 begynte bolaget mottaga reassurans från andra inhemska försäkringsföretag och 1950 från utländska, varigenom »Redarnas», som bolaget populärt kallas hemma på Åland, inlemmades i sjöförsäkringens världsomspännande reassuransnät. Återförsäkringsverksamheten expanderade så kraftigt, att bolaget fann det påkallat att celebrera sin 10-årsdag den 23 mars 1948 med att grunda ett dotterbolag, speciellt avsett för reassurans. Återförsäkringsbolaget Alandia utvecklades i samma snabba takt som moderföretaget och var snart moget för en utökning av sina uppgifter: år 1957 upptogs direktförsäkring i flere branscher på programmet och i samband därmed höjdes aktiekapitalet till 60 milj. mk från tidigare 12 milj. mk.

---

[1]) S. 50 f.

B. J. Palme.



Några siffror gällande de sammanlagda premieintäkterna må anföras för att belysa omfattningen av »Redarnas» verksamhet under den första tjugoårsperioden:

Kasko	1.273,2	milj. mk
Krigskasko	190,7	»
Isrisker	60,6	»
P. & I. risker	73,0	»
Varor	6,3	»
Reassurans	316,9	»

Försäkringskontoret började sin verksamhet som blygsam hyresgäst i verkst. direktörens hem, fick i april 1941 lokal i stadshuset, flyttade hösten 1949 till de 4 gästrummen i Nautical Club och därifrån den 6 febr. 1952 in i sitt nyuppförda ståtliga hus vid Ålandsvägen.

I de gemensamma förvaltande organen av i dag för »Redarnas» och »Alandia» finner man jämte verkst. direktören och direktionsordföranden B. J. Palme samt bitr. direktören W. Nordlund en lika representativ samling åländska redare som för 20 år sedan, om också tiden sin vana likmätigt har sett till att namnen ha skiftat. Konsul Edgar Erikson är direktionens viceordförande, skeppsredarna Olof Öström och Anton Häggblom resp. ordf. och viceordf. i förvaltningsrådet.»

Under de fem senaste åren uppvisar de ovannämnda försäkringsbolagen följande gemensamma affär:

Redarnas och Alandias gemensamma försäkringsaffär under 1956—1960

År	Premieintäkter i milj. mk.	Ersättningar i milj. mk (exkluderande reserver)	Egna medel och fonder i milj mk
1956	348,1	167,7	159,2
1957	458,1	352,9	199,6
1958	426,3	270,4	270,6
1959	477,2	265,1	301,3
1960	533,1	361,0	319,7

Ålands Ömsesidiga Försäkringsbolag flyttade år 1951 sitt kontor från Godby till Mariehamn. Medan Redarnas — Alandia har sin affär närmast inriktad på sjö-, varutransport- och återförsäkring, beviljar Ålands Ömsesidiga främst brand-, olycksfalls-, bil- och ansvarsförsäkringar. Ålands Ömsesidiga har sitt kontor inrymt i eget hus vid Ekonomiegatan i Mariehamn. Verkställande direktör för bolaget är sjökapten Knut Donner och direktionsordförande bonden Nils Clemes samt förvaltningsrådsordförande länsrådet Ruben Kalm. Bolagets utveckling under de fem senaste åren utvisar följande siffror.

Ålands Ömsesidiga försäkringsaffär under 1956—1960

År	Premieintäkter i milj. mk.	Ersättningar i milj. mk (exkluderande reserver)	Egna medel och fonder i milj. mk
1956	34,9	10,0	50,2
1957	43,6	18,7	63,4
1958	52,9	22,0	79,0
1959	63,3	28,7	106,1
1960	83,3	36,7	148,2

Förutom ovanvarande i Mariehamn verksamma åländska sakförsäkringsbolag arbetar på Åland ett antal fastländska försäkringsbolag med distriktskontor eller agentur i Mariehamn.

Vid tiden för Mariehamns hundraårsjubileum har Åland ännu icke något eget livförsäkringsbolag. Däremot arbetar flere fastländska livförsäkringsbolag med agenturer eller distriktskontor i Mariehamn. Ovanpåpekade brist, avsaknaden av ett eget åländskt kapitalbildande livförsäkringsbolag med huvudkontor i Mariehamn, eliminerades under Mariehamns jubileumsår[1])

[1]) Se därom tidningen Åland av den 1 juli 1961 under rubriken »Betydelsefull händelse i Ålands samhällsliv. Liv-Alandia konstituerades på torsdagen» Initiativet till grundandet av Livförsäkringsaktiebolaget Alandia har utgått från det åländska sjöförsäkringsbolaget Redarnas och dess dotterbolag Alandia. Liv-Alandias ledning är densamma som Redarnas-Alandias. Ordförande i förvaltningsrådet är sålunda skeppsredare Olof Öström samt direktionsordförande och verkst.direktör vicehäradshövding B. J. Palme. Aktiekapitalet utgör 80 milj. mk. Liv-Alandia kommer jämväl att bevilja pensionsförsäkringar.

Mellan åren 1952 och 1958 hade Åland en egen pensionskassa, Ålands Pensionskassa, som arbetade i Redarnas-Alandias kontor i Mariehamn med bolagens verkställande direktör, vicehäradshövding B. J. Palme som styrelseordförande och bolagens kamrer Nils Eriksson som kassaföreståndare. Till följd dels av tillkomsten av lagen om sjömanspensioner och dels av lagen om pensionsstiftelser ändrades förutsättningarna väsentligt för en fortsatt framgångsrik verksamhet för en allmän pensionskassa, varför kassamedlemmarna beslöt upplösa Ålands Pensionskassa och överföra de inbetalda premierna, inalles 13 milj. mk, till de anslutna affärsföretagens egna pensionsstiftelser respektive på fastlandet verksamma Pension-Varma. Pensionsstiftelser har upprättats vid följande företag i Mariehamn: Mariehamns Rederi Ab., Mariehamns Telefon Ab., Rederi Ab. Asta, Rederi Ab. Sally, Ångfartygs Ab. Alfa och Ålands Aktiebank.

Till sist är i samband med detta avsnitt på sin plats att omnämna, att den statliga Folkpensionsanstalten har i Mariehamn en distriktsexpedition.

Utminuteringen

Alkoholförsäljningen eller som den kallades intill förbudslagens tillkomst år 1922, utminuteringen, hade ända till utbrottet av första världskriget en viss betydelse av ekonomisk art för Mariehamns stad. Det bolag, som sedan år 1884 ensamt hade utminuteringen av spirituosa om händer i Mariehamn, var det år 1883 av bl.a. navigationsskolföreståndaren, assessor Abraham Öberg, skeppsredaren Nikolai Sittkoff och handlanden Victor Starck startade Mariehamns Utminuterings Aktiebolag. Dess ändamål var enligt bolagsordningen att utan enskild vinst vara verksam uteslutande för stadsbefolkningens gagn så i sedligt som i ekonomiskt hänseende. Sedan i förordningen för dylika bolags verksamhet av 1892 fastställts, att 2/5 av bolagens vinstmedel skulle tillfalla statens kommunikationsfond, måste staden nöja sig med 3/5 av överskottsmedlen. Walter Sjöblom framhåller i sitt verk, att »därmed förvandlades dessa medel, ehuru till användningen begränsade till sin natur, såtillvida att de därefter betraktades som en väsentlig del av stadsinkomsterna. De hava i hög grad bidragit till stadens uppsving i senare tider.»[1])

Vid tiden för stadens femtioårsjubileum och under de därpåföljande åren var alkoholförsäljningen i Mariehamn ordnad på enahanda sätt som under tidigare år, nämligen att Mariehamns Utminuterings Aktiebolag innehade ensamrätten till minutförsäljningen av spirituosa och handlanden Victor Starck ensamrätten till försäljningen av maltdrycker, öl, viner och punsch. Arrendeavgiften för dessa Starcks rättigheter utgjorde år 1911 mk 1.000:20. Mariehamns stad tillkommande andel i utminuteringsvinstmedlen uppgick år 1911 till mk. 9.561:10 och år 1912

[1]) A.a. II s. 158 f.

till mk 7.356:38. Beloppen var faktiskt av stor betydelse i Mariehamns budget, enär stadens inkomster vid samma tid utgjorde allenast c:a 50.000 mark. Utminuteringsmedlen användes år 1911 närmast till sociala utgifter såsom hyra för läsesalen samt för Privata sjukhusets, förberedande skolans och fortsättningsklassernas behov, men i mindre omfattning även för understöd av andra allmänna behov såsom för utvecklingen av Ålands kommunikationer och turism.

Under första världskriget upphörde dessa medel av naturliga orsaker att inflyta till stadskassan. Redan år 1915 redovisade Utminuteringsbolaget en förlust av mk 2.945:93. Svårigheterna att införa spirituosa, viner och maltdrycker till Åland blev allt större ju längre kriget pågick. Affärerna för Utminuteringsbolaget och handlanden Starck blev allt sämre och år 1916 anhöll de båda om efterskänkning av de medel, som bort inlevereras till staden. Handlanden Starck anhöll jämväl om efterskänkning av utlovade gåvomedel ur vinförsäljningens vinst och Utminuteringsbolaget anhöll om avskrivning av sin skuld till staden, stor mk 34.559:41, omfattande ännu ej inlevererade vinstmedel från tidigare år. Stadsfullmäktige beslöt efter omröstning att godkänna respektive anhållan.[1]) Genom verkställigheten av förbudslagen den 1 juni 1922 upphörde definitivt all utminutering av alkoholhaltiga drycker. I praktiken hade detta ägt rum redan under senare delen av kriget. Först tio år därefter, sedan förbudslagen upphävts, vidtogs åter utminuteringsrörelse i Mariehamn, men nu i statens regi. Alkoholiliike Oy. (Alkoholrörelsen Ab.) öppnade den 5 april 1932 sin för hela Ålands behov omfattande alkoholrörelse i Mariehamn med sedermera museiintendenten, sjökapten Carl Holmqvist som bolagets representant på Åland och Tore Hansen som föreståndare för försäljningen.

Spirituosaförsäljningen i alkoholbolagets fortsättningsvis enda affär på Åland vid Torggatan 14 i Mariehamn utgjorde:

1945	84.507	liter spirituosa
1950	73.600	» »
1955	108.800	» »
1960	85.628	» »

I ovanvarande siffror ingår förutom försäljningen till invånarna i Mariehamn och inbyggarna på landsorten jämväl försäljningen till turisterna, vars antal år för år stigit. Av alkoholbolagets vinstmedel tillfaller en liten del Mariehamns stad.

Utskänkningen av rusdrycker i Mariehamn har sedan 1911 efter erhållet tillstånd ägt rum allenast i samband med restaurantrörelse. Vid tiden för Mariehamns 100-årsjubileum innehade i Mariehamn fyra restauranter året om sådant tillstånd, nämligen Ålands Nautical Clubs Restaurant, Societetshuset, Böndernas Hus och Restaurant Miramar. Sommartid, då turisternas antal är stort i staden utökas antalet rättigheter, varvid även Åländska Segelsällskapets Restaurant och Restaurant Neptun äger utskänka rusdrycker.

[1]) Se Stadsfullmäktiges protokoll av 17/2 1916 och 15/6 1916.

Inrikeshandeln

Minuthandeln.

I sitt verk »Åland och ålänningarna» framhåller Matts Dreijer att »förr spelade köpmännen en framträdande roll inom landskapets liv. Men sedan andelsrörelsen på 1920-talet slagit igenom, har varuhandeln till stor del övergått i dess händer, men ännu finnes rum för driftiga köpmän. Andelsrörelsen hör vårt århundrade till. Den står nu med fasta rötter i åländsk mark. Ett fyrtiotal välskötta butiker erbjuda allmänheten sina tjänster i alla socknar. Andelsmejerierna äro sammanslutna i ett exportlag, Ålands Centralandelslag, grundlagt år 1922. Ett större exportslakteri, Ålands Andelsslakteri, anlades år 1919 i Gölby».[1])

I sin år 1952 författade jubileumsskrift, »Ålands Köpmannaförening 25 år, 1927—1952,» anför Frej Liewendahl, att i slutet av det första världskriget, då livsmedelsförsörjningen var ytterst svår att bemästra, famträdde den kooperativa rörelsen på Åland. Till följd av den annars knappa varutillgången, inverkade icke denna affärsrörelse på de privata företagen. Man räknade med kooperationen som en av tidsförhållandena tillkommen företeelse, som vid fredliga förhållanden skulle försvinna. Så blev emellertid icke fallet.[2])

I Mariehamn startades ett kooperativt företag, Mariehamns Handelslag, år 1916. Intresset för de kooperativa idéerna var stort bland stadens inbyggare, vilket antalet inskrivna medlemmar, 476 år 1917, utvisar. De femton privathandlare inom branschen, som då fanns i Mariehamn, hade all orsak att se mörkt på framtiden. Hur har utvecklingen sedan 1917 under inemot 45 år gestaltat sig? Svaret därpå erhåller vi ur Ålands handelskammares årsbok 1960. Detta år hade samtliga handelslag på Åland en omsättning av 1,3 miljarder mark medan de privata minuthandlarna redovisar för en omsättning av 2,3 miljarder mark. Samma tendens till förmån för privathandeln gäller särskilt Mariehamn. Mariehamns Handelslags medlemsantal ökade visserligen under de fyra decennierna mellan 1918-57 på följande sätt:

1918—27	85	nya medlemmar
1928—37	287	» »
1938—47	222	» »
1948—57	392	» »

men från 1957 t.o.m. 1959 har endast 11 nya medlemmar anslutit sig till handelslaget. År 1959 hade det 1.470 medlemmar och en årsförsäljning av 359 milj. mk. Sedan dess fusion med andra andelslag verkställts per 1. 1. 1960, har det nya företaget, Andelslaget Samgång, 2.562 medlemmar. Varuomsättningen för 1960 utgjorde 554,5 milj. mk, varav i Mariehamn 285,5 milj. mk. Försäljningen var år 1937

[1]) Sid. 114. — Dreijers uppgifter gäller intill år 1943.
[2]) S. 13.



Interiör av Mariehamns Handelsbolags affär vid Strandgatan i slutet av 1920-talet.

9,5 milj. mk, motsvarande efter beaktande av penningvärdets försämring c:a 200 milj. mk i dag. Sedan 1937 har Mariehamns invånarantal fördubblats, varför någon egentlig ökning av försäljningsvolymen per invånare ej ägt rum för Mariehamns Handelslag under de tjugo senaste åren. Fusionen har likväl gett handelslaget en stabilare ställning. Konstateras kan sålunda, att de privata affärerna har väl hållit sin position i Mariehamn. Till och med har privatföretagsamheten under senare tider gått framåt både kvantitativt och kvalitativt.

För femtio år sedan fanns i Mariehamn nio livsmedels- och kolonialvaruaffärer, sex manufakturaffärer, tre skoaffärer, två bok- och pappershandelsrörelser, en järnhandlare, ett större bageri, en handelsträdgård, en möbelaffär, ett apotek, en droghandel, en guldsmedsaffär, ett tidningstryckeri, en fotoatelier, en biografteater, två kaféer, en restaurant- och hotellrörelse samt dessutom sommartid det beryktade badhotellet. Dessa affärsföretag betjänade främst mariehamnarna och i viss mån även landsortsborna. Bland företag, något på sidan härom, kan omnämnas en försäkrings- och haveriagentur, en advokatbyrå, utminuteringsbolagets spritaffär och handlanden Starcks vinaffär. Rörelser med anor från 1800-talet var Mariehamns Handelsbolag, innehavare konsul Erik Nylund, Edla Nordins Manufakturaffär, Ebenhard Borenius Bageri, Mariehamns Bokhandel, kommerserådet Robert Mattssons lanthandel, Simons guldsmedsaffär, Lisi Öfverströms Manufakturaffär, Furstenborgs- och Liewendahls bok- resp. pappershandel och Stamapoteket.

Mariehamns Handelsbolag, numera Ålands Järn med köpman Jarl Hacklin som ägare, hade startats av Nikolai Sittkoff på 1850-talet i Ämnäs. År 1864 slopades lanthandelsrättigheterna på den åländska landsorten i avsikt att tvinga handeln att koncentrera sig till den nyblivna staden Mariehamn. Bland följderna av denna åtgärd var att Sittkoff flyttade sin affär till Mariehamn.

Efter hans död 1887 övergick den till handlande J. E. Sundström, som sedermera i sin tur överlämnade den till sin svärson, konsul Erik Nylund, som år 1939 sålde den till Ålands Järn. Edla Nordins affär var för femtio år sedan det största manufakturföretaget i Mariehamn. Det övertogs efter första världskriget av fröken Matilda Karlsson, som innehade affären till slutet av andra världskriget. Bagaren E. V. Borenius öppnade år 1882 i sitt namn bagerirörelse i staden. Bageriet hade egentligen sina anor från stadens första år, då demosielle Lignell startade sitt bageri där. E. V. Borenius bagerirörelse har sedermera gått i arv, först till sonen Ebenhard och sedermera till sonsonen, sjökapten Börje Borenius, som numera nedlagt den och övergått till annan affärsverksamhet. Bland andra på sin tid välkända, men numera upphörda mariehamnsaffärer var kommerserådet Robert Mattssons lanthandel i Mariehamn. Den existerade från 1878 till 1918, då kommerserådet Mattsson flyttade till Helsingfors. Även flere andra av de företag, som existerade i staden för femtio år sedan, har numera upphört. Bland dem kan nämnas J. O. Rothbergs handelsrörelse, Anna Hansens manufakturaffär, Olga Lauréns textilaffär och Selma Nordlins delikatessaffär.

Men än i dag existerar flere av de affärsföretag, som redan vid stadens 50-årsjubileum med god framgång arbetade i staden. Vi startar här med Mariehamns Bokhandel, åttioåringen. År 1880 öppnade apotekare C. A. Furstenborg inom sitt apotek i staden en »hörna» för böcker, närmast ABC-böcker, almanackor mm. Idén var lyckad och apotekaren kunde snart utöka sin boklåda. Ett eget rum för bokhandeln inrättades. För femtio år sedan var den redan sedan flere år tillbaka separerad från apoteket. Med undantag för en kort tidsperiod, varunder fröken Elin Mattsson, sedermera fru Elin Lindqvist i Ekenäs, innehade bokhandeln, har den varit i släkten Furstenborgs ägo. Apotekaren Furstenborg efterträddes av sonen Gunnar och efter dennes död år 1939 av sonsonen Björn Gunnar Furstenborg. Bokhandelns skötsel handhades under en följd av år av fröken Anna-Lisa Hanson, som uti mer än fyrtio år ägnade hela sitt intresse för dess utveckling. Idag förestås bokhandeln av Rafael Quarnström.

»En anrik firma är också J. G. Erikssons skoaffär, grundad 1888 av Johan Gustav Eriksson och alltsedan dess i den Erikssonska familjens ägo. 1902 dog Johan Gustav Eriksson, varefter hans änka drev affären till 1921, då den övertogs av bröderna Hilmer, Valter och Sven Eriksson, och sedan 1943 har köpman Sven Eriksson ensam haft hand om tyglarna i familjefirman» skriver Götha Bamberg i Köpmannaföreningens jubileumsskrift. Sven Eriksson, under åren 1948—1956 ordförande i Ålands Köpmannaförening r.f., upphörde med sin skoaffär år 1959. Brodern Valter Eriksson startade år 1943 en egen skoaffär vid Torggatan. Efter hans död omhänderhar sterbhuset skötseln av företaget.



Edla Nordin.

»Hellmans» är årsbarn med J. G. Erikssons. Hellmans handelsträdgård kan snart fira 75-årsjubileum. Företaget har gått i arv från fadern till barnen. Sonen Erik Hellman handhade huvuduppgifterna intill sin död år 1945, varefter hans systrar Martha och Elsa Hellman fortsatt verksamheten.

»Och så tar vi på oss en riktigt glad min ett, två tre . . . En av Ålands första fotografer var ungraren Bodnar, som kort efter sin ankomst till Mariehamn, omkring 1890, började fotografera i den ateljé, som mariehamnarna ända tills för något år sedan kände som Atelier Alandia», berättar Götha Bamberg i sitt anförda arbete. Atelier Alandia har sedan fotograf Väinö Rostén år 1926 övertagit ateljén, vuxit till en tidsenlig fotoateljé. Sonen Folke Rostén, som i många år hjälpt sin far, har numera öppnat en egen ateljé i staden under firman Folkes Foto.

I tjugo års tid hade tidningen Åland utkommit i Mariehamn på Ålands Tidnings-Tryckeri AB då Mariehamn fyllde femtio år. Såväl tidningen som tryckeriet har sedan stadens femtioårsjubileum utvecklats snabbt. Tidningen, som ursprungligen gavs ut två gånger i veckan har numera sedan över ett decennium tillbaka utkommit tre gånger i veckan. Chefredaktör för tidningen Åland var under en rekordtid av över femtio år Julius Sundblom. Han efterträddes provisoriskt av bl.a. fil.mag. Matts Dreijer och fil.mag. Carl Ramsdahl, och permanent under några år av nuvarande stadskamrer Jarl Åke Bamberg. I dag är Julius Sundbloms son Bror Sundblom ansvarig utgivare och chefredaktör för tidningen. Som ordförande i redaktionsrådet fungerar Julius Sundbloms äldsta son, fil.mag. Torvald Sundblom. Disponent för tryckeriet är Julius Sundbloms dotterson Holger Stenius.

»Den gamla goda tiden var nog inte alltid så god. Det var nog mera vardag och mindre fest för menige man än nu även om det talas om »det glada 90-talet». Biografernas eldiga hjältar och hjältinnor hjälpte då ännu icke en fattig liten Medelsvensson att drömma sig bort från vardagens grå, teaterföreställningar var nog tunnsådda och radioapparaterna inte uppfunna. Men åtminstone en hjälpare mot tristess och dåligt humör fanns redan då — såsom han i alla tider funnits — guden Amor med sina gyllne pilar. Och efter som hans gyllne pilar ofta nog följs av gyllne ringar måste ju även en mycket liten och mycket obetydlig stad som Mariehamn var — och väl fortfarande i mångas tycke är — ha sin guldsmed». Götha Bamberg har i sina ovanciterade rader satt pricken på i:et. Vid tiden för Mariehamns 50-årsjubileum hette stadens guldsmed Anders Wirén. År 1893 hade han inflyttat till Mariehamn och börjat utöva guldsmedens yrke. Året efter stadens halvsekelsjubileum drog han sig tillbaka och överlämnade sin rörelse till sin svåger M. Simons. År 1930 övertog sonen Hugo Simons affären.

En av stadens »mode- och manufakturaffärer» år 1911 var fröken Lisi Öfverströms affär. Den startades egentligen på 1890-talet av handlanden Mathias Eriksson och sköttes till en början av Mathias Erikssons systrar Olga och Irene Eriksson. År 1908 köptes rörelsen av fröken Lisi Öfverström och år 1922 övertogs den av fröken Allie Gustafsson. Vid hennes frånfälle år 1959 såldes rörelsen. Dess nuvarande firma är Bromarks Mode & Konfektion.

Egentliga matvarubutiker saknade mariehamnarna ända intill tiden för halvsekeljubiléet. Den första matvarubutiken i modern bemärkelse erhöll Mariehamn nämligen först den 1 oktober 1910, då ovannämnda Mathias Eriksson övertog handlanden Frans Rosenqvists matvaruaffär. Den Erikssonska affärsrörelsen har nu varit i verksamhet i över femtio år. Den har drivits hela tiden av den Erikssonska familjen. Efter Mathias Erikssons frånfälle har affärens skötsel omhänderhafts av sonen Gunnar Eriksson, som har en god medhjälpare i sin broder Jan-Erik Eriksson, ordförande i Ålands Köpmannaförening r.f. under åren 1957—60. Affärsrörelsen arbetar numera i aktiebolagsform med både parti- och minuthandel.

För jämnt femtio år sedan inköpte folkskollärare Frithiof Liewendahl av pastor Erik Lundell den sk. Missionsbokhandeln i Mariehamn. Bokhandeln erhöll namnet Liewendahls Bokhandel & Förlag. År 1936 övertogs rörelsen av dess nuvarande ägare, sonen Frej Liewendahl, som upparbetat den till en modern bokhandel. År 1945 erhöll den fullständiga bokhandelsrättigheter. Liewendahls Bokhandel har bl.a. gjort sig känd genom sin »Ålandskarta», som utkommit sedan år 1902.

År 1911 hade Ålands Kemikaliehandel existerat i Mariehamn redan under sju år. Handlande Vikroos startade den år 1904 men sålde rörelsen år 1908 åt handlanden Skogström, vars maka innehade affären till år 1946, då nuvarande ägaren Runar Eriksson övertog den. Den år 1911 av systrarna Ahlqvist ägda Mariehamns Kappaffär hade år 1908 startats av Lisi Helenius. Den övergick några år senare till affärsmannen Axel Johnsson, som i sin tur sålde den till fröknarna Ahlqvist.



Interiör av Mathias Erikssons affär vid Norra gatan. Gunnar Eriksson och Jan-Erik Eriksson t.h.

Affärsrörelsen bedrivs ännu vid Torggatan av fröken Alice Ahlqvist under firman Mariehamns Yllevaruaffär.

Till livets nödtorft måste vi ännu räkna heminredningen. Det skulle därför anses vara naturligt att i Mariehamn för femtio år sedan skulle finnas en möbelaffär. Så var likväl ej fallet. Men en ung norrman, Peder Karineus Hansen, som då arbetade på sin svågers, affärsmannen Nils Nordenssons Lökskär benämnda såganläggning utanför Mariehamn, hade fått i sitt sinne att skrida till åtgärder för att avhjälpa denna brist. Och på marknadsdagen samma år öppnade han Mariehamns Möbelaffär. Denna affärsrörelse bedrev han till sin ålderdom, ända långt in på 1950-talet.

Mariehamns äldre invånare av i dag kommer än ihåg fröken Olga Engmans frukt- och delikatessaffär, som hon bedrev i aderton år. »Till framgången bidrog i hög grad hennes vänlighet och hennes förmåga att »ta folk». När hon stängde affärsdörrarna hade en del av det gamla glada Mariehamn försvunnit», framhåller Götha Bamberg i sin intervju år 1952 med sedermera avlidna Olga Engman.

Den biografteater Mariehamns ungdom hade till sitt nöje var inrymd i förra tapetfabrikens lokal i ett hus, som var beläget bakom Nordiska Föreningsbankens nuvarande fastighet vid Torggatan. Ända till år 1920 var denna bio likväl ambulerande. Men den 10 januari 1920 erhöll mariehamnarna en fast biografteater. Det var Aktiebolaget Kino, som då öppnade portarna till Kinoteatern.

År 1921, då Mariehamn fyllt sextio år, hade affärsföretagen i staden ökats bl.a. med Hj. Hagströms lanthandel, som existerade ända till år 1939, med

Edmund Borenius' bageri, med Lasse Hammars urmakeri, med H. Grönlunds manufakturaffär, med Mariehamns Glas- & Sportaffär, med Miranda- handeln och med Emil Hillings herrekipering. Mariehamns handelsliv hade såsom tidigare anförts år 1916 berikats med sin första kooperativa affär, Mariehamns Handelslag m.b.t.

År 1931 hade affärsföretagens antal ytterligare ökats. År 1911 var antalet 41, intill år 1921 var tillskottet så obetydligt som en affär och år 1931 var företagens antal 48. Bland nya affärsbranscher observerades sådana som bilbranschen, representerad av Auto Import Company, korvmakeriet, representerat av Mariehamns Korvmakeri, slakterifacket, representerat av Ålands Andelsslakteri m.b.t., grammofoner och radioapparater, representerade av Radio Grammofon-Centralen och V. Stenius Radioaffär. Bland nykomlingarna i övrigt finner vi skrädderiaffären Centrum, innehavare Väinö Koskiranta, Nya Mobelaffären och Arne Backmans Ur & Guldaffär samt N. Kortes Ur & Guldaffär. Men under 1930-talet ägde en utveckling rum av större mått inom Mariehamns kommersiella liv. År 1941 hade företagens antal uppnått talet 63, varför antalet affärer under ett decennium ökats med en tredjedel. Bland nykomlingarna märkes Bio Rita, Bio Savoy, Diversehandeln, Foto Magasin U. Markström, Garnhandel Härvan, Algot Johanssons Skoaffär, Ålands Sko- & Gummiaffär, Ålands Sportaffär, Klänningscentralen, Mariehamns Blomsterhandel, Matvaruaffären Central, Mariehamns Kaffehandel, Modeaffären Lili, A/B Spinnrocken, Åbofirman Wiklunds järnhandels filial i Mariehamn, Åbo Möbel och Ålands Sportaffär.

Under 1940-talet fortgick utvecklingen. År 1951 kan vi annotera 71 affärsföretag och vid ingången av år 1961 efter inkorporeringen av förortsbebyggelsen hela 158 affärsföretag. Största branschen är textil- och beklädnadsbranschen med 23 butiker. Därefter följer livsmedelsbranschen med 16 och mjölkaffärerna med 13 försäljningsställen, bilförsäljningen och -servicen med 9 företag. Följande branscher representeras av fem olika företag: bagerier, byggnadsentreprenörer, färgaffärer, elektriska affärer, husgerådsaffärer, kemikalieaffärer och sportaffärer. Affärsföretag med två eller flere försäljningsställen i staden är Andelslaget Samgång med fem butiker, Ab Mathias Eriksson, Ålands Andelsslakteri och Ålands Centralandelslag, envar med tre butiker och Sölgéns med två butiker.

I Mariehamn har under de senaste femtio åren flere affärer gått från far till son och t.o.m. till barnbarnen. Särtecknande för Mariehamns privata handel har likväl varit och är än i dag, att något handelshus inte uppstått under stadens hundraåriga historia. Frapperande är även, att någon privatperson inom köpmannakåren ej lyckats i sin företagsverksamhet slå under sig någon av branscherna.

I det föregående omnämnes kooperationens frammarsch inom landskapet Åland vid tiden för och genast efter det första världskriget, då bl.a. Mariehamns Handelslag startades i staden. Såsom detta handelslags verkställande direktör har under en period av c:a ett kvartsekel fungerat John Linde. År 1959 inköpte handelslaget åboföretaget Wiklunds järn- och sporthandel i Mariehamn. Under samma år ingick Mariehamns Handelslag fusion med Mellersta Ålands Andels-



John Linde.

handel, Östra Saltviks Andelshandel och Västra Ålands Andelshandel. Det nya företaget började under firman Andelslaget Samgång sin verksamhet den 1 januari 1961.

Kooperationen är numera representerad i Mariehamn förutom av Mariehamns Handelslag jämväl av två andra storföretag, nämligen av Ålands Andelsslakteri och Ålands Centralandelslag, vilka vartdera företaget har tre försäljningsställen i staden. Ålands Andelsslakteris konstituerande bolagsstämma hölls i Breidablick, Finström, den 8 januari 1909 och arbetade under 15 år enbart såsom ett landsortsföretag. I andelsslakteriets jubileumsskrift av år 1939 framhålles bl.a. följande: »För att tillgodose landsskapets eget köttbehov startades 1924 en köttbutik i Mariehamn. Bärigheten var dock dålig varför butiken indrogs redan följande år. Då emellertid åter placeringen av gräskalvar började visa sig svår och Mariehamns Handelslag, som även bedriver minuthandel med kött, ej visade intresse för samarbete med andelsslakteriet, öppnades åter en kött- och matvaruaffär i byggmästare Söderlunds gård vid Torggatan i Mariehamn den 13 oktober 1930. Senare öppnades även en filial i Robert Erikssons gård vid Södra Esplanadgatan». [1]) År 1941 begynte Ålands Andelsslakteri handla med fisk. År 1942 uppfördes dess kontorsbyggnad i Mariehamn och år 1948 vidtog andelsslakteriet med byggandet av det ståtliga affärshuset »Böndernas Hus» i Mariehamn. I detta hus har andelsslakteriet mellan 1950 och 1959 bedrivit förutom minutförsäljning av livsmedel även hotell-, restaurant- och kaférörelse. Den 20 mars 1959 försåldes fastigheten till Ålands Andelskassa. Den 30 april samma år sålde slakteriet sin

[1]) Ålands Andelsslakteri m.b.t. 30 år, jubileumsskrift, tryckt i Mariehamn 1939.



Ålands Centrallags stormejeri vid Köpmansgatan

hotell- och restaurantrörelse i Böndernas Hus och i början av november 1959 upphörde slakteriet därstädes med sin kaférörelse. Andelsslakteriet flyttade sin huvudverksamhet tillbaka till Gölby. I Mariehamn har slakteriet förutom sitt kontor även sin moderna livsmedelsbutik vid Styrmansgatan 1 och dessutom kött- och livsmedelsbutiker vid Skarpansvägen 19 och Storagatan 14.

Ålands Andelsslakteris omsättning har under de senaste åren varit som följer:

1956	213,5	milj. mark
1957	234	»
1958	214,4	»
1959	186,6	»
1960	200,7	»

Medlemsantalet var år 1960 517. Verkställande direktör för andelsslakteriet var mellan åren 1934—1958 Klas Nyström. Han efterträddes av Håkan Selander.

Det under år 1921 startade Ålands Centralandelslag m.b.t. inköpte år 1932 egen fastighet i Mariehamn och flyttade sitt kontor till staden. Även lagerbyggnader uppfördes tillika. År 1941 konsoliderades ställningen helt på åländskt mejerihåll genom att till företaget anslöt sig som medlemmar landskapets samtliga 13 mejerier. Under de senaste åren har Ålands Centralandelslag utvidgat rörelsen genom att omhänderta huvudparten av mjölkdistribueringen i Mariehamn. Av stadens mjölkaffärer är tre i företagets händer. År 1948 anlade det en tidsenlig glassfabrik i staden. Det har även apparater för behandling av spannmål och frö.

Ålands Centrallags största artikel är smör och ost. Dess utmärkta ostsorter är kända även på fastlandet, dit utförsel av smör och ost äger rum i stor utsträckning. Vid Köpmansgatan i Mariehamn har Ålands Centrallag sedan några år tillbaka byggt Ålands största mejeri. De flesta landsortsmejerier har numera ingått fusion med centrallaget. Förutom med smör och ost handlar det med bröd, ägg, kreatursoch hönsfoder. Det bedriver handel med spannmål och frö, jordbruksmaskiner-, redskap och-förnödenheter. Det har sedan några år jämväl bedrivit handel med fossilt bränsle, närmast antracit och koks. Importen härav steg under år 1960 till 8,5 milj. kg.

Ålands Centrallags omsättning under de senaste åren har varit följande:

1956	433,4	milj. mark
1957	512,2	»
1958	554,1	»
1959	559,3	»
1960	662,1	»

Verkställande direktör i Ålands Centrallag har i tur och ordning varit fil.mag. Matts Dreijer, sjökapten Matts Jansson, Bartsgårda, Harry Olofsson och sedan år 1956 Stig Carlsson. Företagets disponent är Ole Wikström.

Ifall man beaktar hela Åland finner vi, att de privata företagen å ena sidan och de kooperativa å den andra under åren 1956—1960 haft följande omsättning:

	Privatföretagen		Kooperativa företagen	
1956	2,700	milj. mk	1,700	milj. mk
1957	2,900	»	1,900	»
1958	2,900	»	1,900	»
1959	3,200	»	2,100	»
1960	3,500	»	2,200	»

I ovannämnda siffror ingår även partiförsäljningen.[1])

Partihandeln.

I Götha Bambergs intervju år 1952 med köpman Allie Gustafsson, framhöll denne, att »åtminstone i ett avseende har manufakturhandlandena nu det dock mycket lättare och besvärslösare än sina kolleger för 40—50 år sedan. På den tiden fanns nämligen inga handelsresande, utan affärsägarna fick själv lov att resa till Stockholm, Åbo och Helsingfors för att göra sina uppköp». Men ännu sämre ställt var det för livsmedels- och lanthandelsinnehavarna vid tiden för Mariehamns halvsekelsjubileum genom att på Åland då ej existerade någon partiaffär. Det skulle bli inom ramen av kooperationen som den första partiaffären öppnades

[1]) Uppgifterna härstammar från Ålands handelskammares resp. årsböcker.

Walfrid Eriksson.



i Mariehamn. År 1921 startade Centrallagen för Handelslagen i Finland sitt filialkontor i Mariehamn med tillhörande lager och bildade Ålands Andelslagsdistrikt. Dess mångårige föreståndare var Walfrid Eriksson. I dag är Harry Eklund dess chef. Som motvikt därtill anhöll Ålands Köpmannaförening i slutet av år 1928 hos Maakauppiaitten Oy, de finska köpmännens partiaffär i Åbo, att denna grossistfirma skulle upprätta ett försäljningskontor jämte lager i Mariehamn. Följande år öppnades jämväl detta kontor jämte försäljningslager. Sedan ifrågavarande partiaffär omorganiserats och under det andra världskriget ej längre upprätthållit något nederlag i Mariehamn, öppnade dess efterträdare, Kesko Oy, år 1948 partilager i Mariehamn. Kesko har under år 1960 byggt ett eget lagerhus i staden. Dess platsrepresentant är Erik Rautalin.

Under den efter senaste världskrig följande kristiden har två privata partiaffärer startats i Mariehamn, nämligen Ålands Partiaffär, innehavare E. Montell, och Ab. Mariehamn Parti, vars verkställande direktör är Werner Eriksson. På Mariehamns hundraårsdag finns sålunda fyra allmänna partiaffärer i Mariehamn, nämligen Centrallaget för Handelslagen i Finland, Kesko Oy, Ab. Mariehamns Parti och Ålands Partiaffär. Dessutom upprätthåller Ab. Mathias Eriksson partilager av livsmedelsprodukter, firman Consa åter lager av Valioglass, Paul Johnsson lager av Aura öl- och läskdrycker, Sebe likaledes läskdryckslager, Esso åter lager av bensin, petroleum och andra bränn- och lysoljeprodukter, samt centrallaget Labor partilager av frö och andra lantbruksprodukter.[1])

[1]) Shellföretagets lager ligger vid Färjsundet i Finströms socken.

Partiaffärernas försäljning var under de senaste åren följande:

1956	årsomsättning	.....	990	milj. mark
1957	»	.....	1.134	»
1958	»	.....	1.180	»
1959	»	.....	1.215	»
1960	»	.....	1.211	»

Torghandel, marknader och utställningar.

I sitt verk »Mariehamns stads historia 1861—1911» framhåller Walter Sjöblom om torghandeln i Mariehamn bl.a. följande: »Någon ordnad torghandel existerar icke i Mariehamn. I ortspressen ha visserligen titt och ofta röster höjts för att få en sådan till stånd, och försök hava även gång efter annan gjorts att realisera tanken. Men man har icke lyckats. Den åländska allmogen torgför trots energiska ansträngningar från stadsbornas sida icke sina produkter. Smör, ägg, potatis och fisk utbjuda bönderna i köken. I övrigt äro mariehamnarna hänvisade till mellanhandlare, något som givetvis har till följd, att livsmedelspriserna i staden uppdrivas. Mariehamn är följaktligen en dyr ort.»[1])

Den 14 oktober 1922 tar tidningen Åland opp torghandelsfrågan i en ledande artikel. Däri påpekas bl.a., att »Mariehamn äger salutorg, men någon köpenskap äger högst sällan rum på detsamma. Kommer händelsevis någon landsbo till torget med sina varor är det högst få som observerar honom och i hemmen i staden har man ingen aning om hans därvaro. Följden härav är, att landsbor efter en fåfäng väntan lämnar torget och i stället bjuder ut sina varor i gårdarna runtom i staden. För att förhindra detta vore en överenskommelse om inrättande av vissa torgdagar av nöden, på vilka under vissa timmar en ordnad torghandel skulle äga rum. Därjämte borde ett skjul uppföras nedanför den s.k. Öhbergska backen till skydd för de staden besökande landsborna, deras varor och hästar. Dessutom skulle på stadsfullmäktige i Mariehamn ankomma att vid landningsbron i östra hamnen uppföra en rymlig försäljningspaviljong, så belägen att för undvikande av transportkostnader varorna direkt från ångbåtarna av deras folk kunde avlevereras till försäljningspaviljongen.»

Trots stadens inbyggares önskemål om införande av en ordnad torghandel i staden med bl.a. initiativ från Marthaföreningens sida, tog det ännu flere år förrän stadsfullmäktige den 19 april 1926 fastställde, att ordnad torghandel två gånger i veckan, på tis- och fredagar, skulle införas i Mariehamn. Men ännu nio år senare skriver tidningen Åland, att »trots ihärdiga försök att hjälpa upp torghandeln för denna fortfarande en tynande tillvaro. Förslag har ställts att helt förbjuda saluförandet på allmän gata och i gårdarna. För upphjälpandet av torghandeln med fiskvaror borde en enkel fiskhall uppföras». Ännu i dag är torghandelsfrågan inte

[1]) Del II s. 165.

slutligen löst. Någon saluhall finns ej. Under sommarperioden salubjudes likväl tre gånger i veckan invid societetshusbyggnadens norra flygel fisk- och lantbruksprodukter.[1])

I §:14 av Mariehamns stads fundationsbrev stadgas, att »en allmän frimarknad skall årligen i staden hållas och fortfara i högst två dagar.» Walter Sjöblom anför i anledning därav, att »det visade sig snart, att de årliga frimarknaderna i Mariehamn översvämmades av allehanda handelsmän från andra orter, ofta bedragare och jobbare, vilka torgförde varor av underhaltig kvalitet och på alla sätt försökte vid sin handel draga ortsbefolkningen vid näsan. Stadens egna handelsmän kunde icke upptaga konkurrensen med dessa oredliga främmande yrkesidkare och blevo därför lidande. Vad den åländska allmogen beträffar, infann denna sig visserligen från när och fjärran på marknaderna. Men den torgförde icke några lantmannaprodukter, utan kom endast för att roa sig.»[2]) Frimarknaderna i Mariehamn avskaffades officiellt i början av 1900-talet, men på grund av gammal tradition fortlevde de, ehuru inte längre legaliserade, framhåller Sjöblom till sist.

Den 29 september 1927 skriver tidningen Åland i marknadsfrågan: »Ingen marknad och ändå marknad. Officiellt är Mariehamns marknad avskaffad sedan över 30 år tillbaka, men i själva verket håller man marknad varje år precis som vid den tiden då marknaden var utsatt i almanackan. Tillströmningen av marknadsfolk från landskapets alla hörn är större än den var under »riktiga» marknaden. Tjänarna få ledigt och bönderna unna sig en fridag.» Den 14 mars 1928 beslöt stadsfullmäktige, att officiella marknader åter skulle hållas i Mariehamn. För stadens köpmannakår var detta beslut principiellt en utmaning, ehuru det i praktiken var av mindre betydelse, enär marknader hållits varje år, med undantag av krigsåren 1914—1918 och de närmaste åren därefter. År 1939 framställde Mariehamns Handelsförening hos stadsfullmäktige, att den officiella marknaden i Mariehamn skulle slopas. I stadsfullmäktige blev likväl föreningens anhållan omkullröstad med 8 röster mot 5, men stadsfullmäktige gav drätselkammaren i uppdrag att ta under övervägande frågan om anvisande av en ny plats för marknadsstånden. Hittills hade som marknadsplats använts nedre delen av den sk. Öhbergsbackens norra sluttning invid det gamla handelstorget. Fastän stadsfullmäktige ej godkänt önskemålet om slopande av Mariehamns marknad, så kom septembermarknaden 1939 att bli den sista hitintills. Det andra världskriget gjorde slut på den.

Utställningar i formen av mässor har i Mariehamn under de femtio senaste åren hållits mycket sparsamt. Till dem kan likväl räknas den av Ålands Marthaförbund tillsammans med Ålands Trädgårds Vänner mellan den 25 och 26 sep-

[1]) Efter stadens hundraårsdag ingår den 20 juli 1961 i tidningen Åland en notis om, att Ålands Fiskareförbund, Ålands Handelsträdgårdsmästareförening och Ålands Fruktodlareförening har i samråd med Ålands Företagareförening beslutat att hos Mariehamns stadsfullmäktige göra en framställning om inrättandet av en saluhall i staden.

[2]) Del II s. 164.

tember 1920 föranstaltade trädgårdsutställningen i Mariehamn. Under Mariehamns stads sjuttiofemte jubileumsår hölls i staden mellan den 31 juli och 2 augusti 1936 en allmän »Ålandsutställning». I jämförelse med närmast föregående utställning, som ägde rum år 1910 och omfattade i huvudsak lantbruk och fiske, var 1936 års utställning en generell mönstring av landskapet Ålands ekonomiska och kulturella resurser. Programmet för denna utställning var så upplagt, att praktiskt taget alla områden inom landskapets närings- och kulturliv kunde göra sig gällande. Utställningens nivå betecknades av de sakkunniga som mycket hög.

Följande stora utställning, benämnd »Ålandsutställningen 1956», hölls visserligen utanför dåvarande stadsgränsen i Strandnäs, men på ett område invid Strandnäs folkskola och jämväl i själva skolan, vilket numera inkorporerats med staden. Vad programmet för »Ålandsutställningen 1956» beträffar, kom det i stort sett att följa 1936-års. Differensen mellan respektive utställningar var likväl uppenbar. Sålunda var maskinavdelningen på 1936-års utställning rätt blygsam, men utvecklingen på lantbrukets område medförde ett motsatt förhållande på 1956-års utställning. Men även på andra områden inom landskapets kulturella och ekonomiska liv har evolutionen under de senaste decennierna varit påtaglig. Denna utveckling belystes på olika sätt på »Ålandsutställningen 1956», som uppenbarligen blev en succes. Den bevistades bl.a. av republikens president med maka.

Utställningar av mindre format såsom varumässor har i Mariehamn hållits i en viss utsträckning under de senaste femtio åren, särskilt efter det andra världskriget. Här skall endast omnämnas den senaste varumässan, nämligen Ålands Köpmannaförenings utställning i stadshuset mellan den 23 och 24 april 1960. Över 5.000 personer besökte denna utställning.[1])

Varuutförseln och dess betingelser.

Walter Sjöblom framhåller i sitt jubileumsverk, att någon betydande exporthandel ej »drivits av affärsmännen i Mariehamn». Efter Sittkoffs död fanns i staden ingen så kapitalstark, att han kunde med framgång i stor skala egna sig åt exportaffärer. Under decennierna 1890—1910 hade under kortare prioder visserligen trävaror utskeppats, men städse i anspråkslösa kvantiteter. Under åren före stadens femtioårsjubileum hade några av stadens handlande till Stockholm utfört kött, fisk, ägg och smör, som de i sin tur uppköpt av allmogen. »Detta är allt, vad vi hittills kunna säga om Mariehamns stads export», framhåller lektor Sjöblom till sist.[2])

I början av detta kapitel har påpekats, att fasta Åland är ett överproduktionsområde för lant- och skogsbruksprodukter, för vilka Mariehamn utgör den viktigaste utskeppningshamnen. I ett följande avsnitt om industrin kommer vi att

[1]) Efter Mariehamn hundraårsdag föranstaltade Ålands Köpmannaförening sin »Varumässa 1961» i stadshuset.

[2]) A.a. II s. 154.

erhålla kompletterande uppgifter över orsaken till, att så ringa mängder industrialster exporteras från Åland.

Matts Dreijer framhåller om det åländska lantbruket, att »det skall aldrig kunna sägas annat, än att Ålands bönder städse haft blicken öppen för förbättringar och väl hållit takten med utvecklingen i övriga Norden»[1]). Han fortsätter med följande uppgifter om Ålands jordbruk: »Under innevarande århundrade har jordbruket i allt högre grad övergått till maskindrift. Sålunda äro nu traktorn och skördemaskinerna allmänna på Åland. I förening med nya växtsorter och en ökad kännedom om rätt växtföljd för de olika jordarna har allt detta åstadkommit en väldig ökning av avskastningen. Åkerarealen, som omkring år 1800 utgjorde 2.000 hektar, har ökats till 13.000 hektar. År 1938 skördades 13.300 ton spannmål, 8.300 ton potatis och 10.500 ton rotfrukter, därav 2.000 ton sockerbetor. Samma år omfattade den åländska boskapsstammen 3.147 hästar, 13.105 nötkreatur, 14.015 får och 2.100 svin.» År 1959 utgjorde motsvarande tal 14.125 hektar åkerjord, som avkastade ungefär 10.000 ton spannmål, 5.000 ton potatis, 2.500 ton sockerbetor, 500 ton gurka och lika mycket lök samt 200 ton ryps. Det är härvid att minnas, att år 1959 inemot hälften av åkerjorden användes för produktion av hö och c:a en femtedel för fodersäd samt en tiondedel för rotfrukter och potatis. Kvarstående 20 % av åkerjorden återstod för produktion av brödsäd. Sedan 1938 har skörden av spannmål och potatis minskats, medan avkastningen från specialodlingarna såsom sockerbetor, gurka och lök ökats.

Ehuru Ålands åkerareal är rätt så begränsad, är landskapet likväl ett betydande överproduktionsområde. Under de senaste åren har utskeppats från landskapet per år c:a 5.000 ton spannmål, inemot 500 ton smör och ost och 400 ton kött, 3.000 ton sockerbetor, 500 ton gurka i konserverad form, 400 ton lök, 200 ton ryps samt stora mängder frukt, främst äppel, under 1960 hela 350 ton. En avsevärd del av denna utförsel äger rum från Mariehamn till fastlandet, närmast till Åbo. Utskeppningen av lantbruksprodukter varierar självfallet från år till år, beroende av deras avkastning.

I detta sammanhang kan omnämnas, att den åländska boskapsstammen sedan 1938 visserligen nedgått, men tack vare att boskapsskötseln bedrivits mera rationellt och målmedvetet än tidigare, ger den i förhållande till boskapsstammens storlek en bättre avkastning än tidigare. År 1959 utgjordes boskapsstammen av 1.335 hästar. 7.870 nötkreatur, 2.730 får, 2.825 svin och 23.325 höns. Minskningen av antalet hästar sedan 1938 från 3.147 till 1.335 har sin orsak uti det förhållandet, att den åländska lantbruksdriften under åren efter senaste världskrig i hög grad mekaniserats.

Under de senaste åren har försäljningen av virke från de åländska skogarna per år utgjort i medeltal 400.000 kubikfot stock, 40.000 m³ pappersved och 15.000 m³ brännved. En del av denna försäljning har exporterats från Mariehamn till

[1]) Åland och ålänningarna s 107 f

utlandet. Enligt den officiella statistiken för 1955—57 exporterades skogsprodukter från Mariehamn till utländsk ort på följande sätt:

Exporten av skogsprodukter till utlandet från Mariehamns tullkammardistrikt

År	Sågade trävaror i standard	Pappersved i m³	Osågade trävaror i standard
1955	841	39.587	2.369
1956	407	31.960	195
1957	585	23.358	857

Under år 1960 såldes från de åländska skogarna över en miljon kub. fot stock och 2.300 standard trävaror exporterades.

I jämförelse med exporten av skogsprodukter har all annan export varit alldeles obetydlig. Den årliga styckegodskvantiteten har utgjort c:a 50 ton och övrigt gods c:a 10 ton.

Medan huvudparten av skogsprodukterna exporteras till utlandet, går så gott som all utförsel av lantbrukets överproduktion till fastlandet. Denna äger rum i en stor utsträckning från Mariehamn. Beträffande utförseln av fisk, närmast strömming, sik, gädda, vassbuk och lax utföres huvudparten av sistnämnda fiskslag från Mariehamn, medan de övriga i väsentlig omfattning transporteras från andra orter på Åland.

Från Mariehamn utfördes under de senaste åren i en viss omfattning utombordsmotorbåtar och plastvaror. Till sist bör det ovanrelaterade kompletteras med uppgiften om, att en del av fisken och lantbruksprodukterna, särskilt grönsakerna, bearbetas på Åland och utföres i förädlad form såsom konserver, smör och ost. Sålunda var under år 1960 inläggningen av vassbuk 148 ton.

Varuinförseln.

Huvudparten av alla produkter, som införs till fasta Åland, hämtas i första hand till Mariehamn för nödig distribution. Importen från utlandet av varor till Mariehamn var under åren 1955—57 enligt den officiella statistiken följande:

Varuimporten i viktton till Mariehamn

År	Stenkol o. koks	Metaller	Styckegods	Övrigt gods
1955	6.600	30	202	1.000
1956	5.969	—	305	132
1957	5.963	409	237	5

Till Mariehamn anlände under år 1960 från utrikesort 10.500 ton gods och från inrikesort 27.100 ton.[1])

Allenast stenkol och koks har införts från utlandet till Åland via Mariehamn såsom hela fartygslaster, medan allt övrigt gods från utlandet har transporterats såsom styckegods närmast med turbåtarna. Den största införseln till Åland via Mariehamn har kommit från fastlandet, främst från Åbo. Hela laster av byggnadsmaterial såsom cement och kalk, lantbruksförnödenheter såsom konstgödsel har hämtats i stor utsträckning till Åland via Mariehamn. Parti- och även detaljhandlarna har infört därjämte till Mariehamn kolonialvaror, textil-, beklädnads- och lädervaror, skodon, järnhandelsvaror, böcker och pappersvaror, kemikalier, bilar och biltillbehör, maskiner, metall- och råvaror, lantbruksreskap och -förnödenheter, möbler, finmekaniska artiklar, apoteks- och drogerivaror, blomfrön och i stora mängder flytande bränsle såsom bensin och petroleum, kosan- och shellgas. Det mesta har transporterats med skärgårdsbåtarna på linjen Åbo-Mariehamn.

Turismen

Kurgästerna och Mariehamns badanstalt.

Under 1800-talet började ett ökat intresse för bad i olika former göra sig gällande. Från detta århundrade daterar sig det stora intresset för ej allenast medicinska bad, utan även friluftsbad. Den hygieniska betydelsen av friluftsbad för människan betonades alltmer. Så länge den stora allmänheten ej hade ekonomiska resurser att resa till badorter, blev badortslivet närmast de förmögnas privilegium. Först efter det första världskriget förändrades situationen tack vare de sociala reformernas genombrott. Semester med full lön genomdrevs bland andra förmåner inom alla arbetsområden. Badortslivet stod nu öppet för varje samhällsmedlem.

Walter Sjöblom skriver om Mariehamns utveckling till badort och till kurgästernas paradis på följande lyriska sätt:

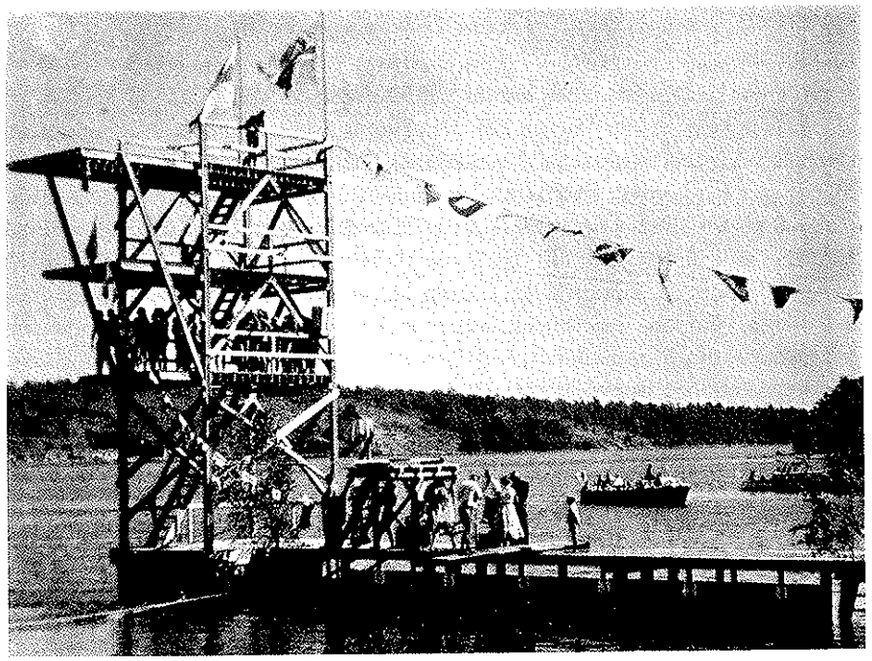
»Speglande sina fagra stränder i Östersjöns klara, salta djupa vatten, omsusat av havets friska vindar, kransat av tall och lövskog i angenäm växling har Mariehamn av en givmild försyn i rikt mått erhållit alla de egenskaper, som en förnäm badort erfordrar för att vinna erkännande och locka».[2])

Den 20 juli 1889 blev Mariehamn en kurort. Den dagen började Mariehamns Badanstalt sin verksamhet genom att inviga det nybyggda badhuset jämte den därtill hörande restaurationen, simhuset, bryggan och parkanläggningen.

---

[1]) Motsvarande siffror för avgående gods från Mariehamn under 1960 var: till utrikesort 9.635 ton och till inrikesort 8.184 ton.

[2]) A.a. II s. 295.



Siminrättningen på Möckelö.

»Åren 1899—1903 bilda glansperioden i badanstaltens historia. Doktor Johannes Hoving, som hela denna tid fungerade såsom inrättningens överläkare, hade sinnesatt sig att av Mariehamn skapa en badort efter kontinentalt mönster. Den skulle, hade han beslutit, kunna med framgång upptaga tävlan med de förnämsta på kontinenten och i Skandinavien», berättar Sjöblom vidare[1]). Likväl blev detta ej förverkligat. Inom fyra år hade bolagets stora aktiekapital 100.000 mark förbrukats, närmast till stora nyanläggningar. Sålunda skapades under denna tid Möckelö havsbad. Aktiebolaget Mariehamns Badanstalt avvecklades och efterträddes år 1903 av Mariehamns Badanstalts Nya Aktiebolag. Sjöblom avslutar sitt kapitel om »Mariehamns badanstalt» med följande slutord: »Sommar efter sommar har visserligen badanstalten öppnat sina dörrar för kur- och badgäster. Sådana ha infunnit sig rätt talrikt. Men ödet hångrinade fortfarande. Debet och kredit tyckas icke vilja gå ihop. Affärerna tilltrassla sig. Bolagen kunna icke infria sina förbindelser till staden».

Även efter stadens femtioårsjubileum 1911 fortsatte Mariehamns Badanstalts Nya Aktiebolag med sin verksamhet. Kur- och säsonggästernas antal steg år för år såsom vi kan läsa ur följande siffror:

[1]) A.a. II s. 314.

Badanstaltens gäster 1912—14

År	Antal kurgäster	Antal säsonggäster
1912	115	365
1913	185	461
1914	231	583

Kort efter utbrottet av det första världskriget avslutade badanstalten sin tjugofemte säsong, som även skulle bli dess sista. Under kriget inkvarterades nämligen rysk militär i badhusbyggnaderna och den 29 februari 1916 nedbrann badhotellbyggnaden. Någon ny badhotellbyggnad har ej uppförts och numera är samtliga till rörelsen hörande huvudbyggnader nedrivna och företaget har för länge sedan upphört med sin verksamhet.

Något separat bokslut över Mariehamns stads direkta förluster av badanstaltens rörelse har ej uppgjorts. Uppenbart är likväl, att staden under årens förlopp gjorde en avsevärd förlust på anstalten. Men man kan instämma med Sjöblom, att staden indirekt dragit nytta av den. I stadsfullmäktiges protokoll figurerade badanstaltens affärer under flere år. Bl.a. anmälde drätselkammaren i november 1914, att bolaget »för flera år underlåtit att erlägga kontraktsenligt arrende samt icke inlevererat fattigkassan tillkommande biljardskatt». Dessa stadens fordringar efterskänktes längre fram.

Mariehamn blir turiststad.

Efter första världskriget började småningom en ny ström av sommargäster, turisterna, söka sig till Åland, närmast Mariehamn. Det var turismens demokratisering och förenkling som nu präglade den nya tiden. I Mariehamn började man observera denna utveckling och skred till åtgärder för att kunna ta emot den nya strömmen av gäster, vilken med åren tilltog alltmer. Sålunda skriver tidningen Åland för den 5 maj 1925 att man anser, att Mariehamn inte mera kan bli en badort i samma bemärkelse som vid sekelskiftet och åren därefter, men att staden kan förbli en rekreationsort för dem, som i en härlig natur önskar ro och vila, göra utflykter till lands och sjöss och en sommarort för turister och andra, vilka med egna ögon önskar se det omtalade Åland och dess prisade naturskönhet. Den 27 juli 1929 ingår i tidningen Åland en notis, där det meddelas, att »direktör Gustaf Rasmussen handhar under detta år befattningen som verkställande direktör för Ab. Möckelö Havsbad. Badgästfrekvensen är livligare än vanligt och Möckelöplagen befolkas varje dag av ett par hundra personer. Möckelö har också fått en ny dragningskraft i Societetshusets goda orkester, som spelar där varje dag».

Direktör Gustav W. Rasmussen hade sedan 1927 omhänderhaft skötseln av Societetshuset. Tack vare hans energi och förmåga gick nu badlivet i Mariehamn emot en ny storhetstid. Hans goda skötsel ända intill det andra världskriget av



Gustav W. Rasmussen.

såväl Möckelö havsbad som Societetshuset har fått legendariskt skimmer över sig. Det magiska ordet »turism» dök nu upp i mariehamnarnas och övriga åländningars medvetande. Inom vida åländska kretsar började man inse betydelsen av turismen för örikets ekonomi och frågan om att bilda en hela landskapet omfattande turistorganisation blev aktuell. Den som mer än någon annan intresserade sig därför var lektor Walter Sjöblom, som även blev initiativtagare till Ålands Turistförening. Vid ett av honom sammankallat möte på senhösten 1929 tillsattes en kommitté med uppgift att utarbeta stadgar för föreningen. Stadgeförslaget är daterat den 10 mars 1930 och undertecknat förutom av Walter Sjöblom i egenskap av föreningens första ordförande, av Fanny Sundström, Sund, Anne-Beate Becker, Mariehamn, Jan Sundberg, Mariehamn, Lennart Mattsson, Geta och Arthur Lundberg, Mariehamn. Tack vare understöd av Mariehamns stad var föreningen redan under första verksamhetsåret i tillfälle att under sommarmånaderna öppethålla en turistbyrå i staden.

Turistföreningens något över trettioåriga verksamhet hitintills till fromma för turismens utveckling i landskapet Åland och särskilt i Mariehamn är värd en eloge. När föreningen startade, besöktes Åland per år av ett turistantal, som knappt uppnådde talet femtusen. Fem år senare eller år 1935 redovisade Turistföreningens byrå en service för c:a 12.000 turister. Åren från 1936 till utbrottet av det andra världskriget höll sig antalet turister kring 15.000 per år. Under krigsåren låg turistarbetet nästan helt nere. I föreningens 30-års publikation framhålles, att »först 1947 började man kunna tänka på att igen börja uppbygga allt som under de 8 svåra åren raserats». År 1948 besöktes Åland av c:a 7.000 turister. Knappheten på livsmedel och andra förnödenheter samt restriktionerna för er-



Turistföreningens motell.

hållande av resevaluta medförde, att turismen inte kunde utveckla sig på önskvärt sätt förrän restriktionerna upphörde och förbättringar i det internationella samlivet därigenom kunde ernås.

Antalet turister under åren 1952—60[1])

1952	15.500	personer
1953	23.000	»
1954	30.000	»
1955	39.000	»
1956	35.000	»
1957	35.000	»
1958	39.000	»
1959	64.000	»
1960	116.000	»

I det följande skall behandlas turistnäringens utveckling och betydelse huvudsakligast för Mariehamn. Självfallet måste därvid även beaktas, att utan god service kan en näringsgren inte blomstra. Förutom öppnandet av turistbyrån i Mariehamn år 1930, som småningom utvecklats till en fullständig resebyrå, har de verksamma krafterna inom örikets turistnäring efter råd och lägenhet skridit

[1]) Denna statistik är inofficiell. Den baserar sig på Ålands Turistförenings kalkyler.

till åtgärder för handledning och trivsel för turisterna. För ändamålet har såväl landskapet som Mariehamns stad understött turistföreningens verksamhet.

Under de år som förflutit sedan det andra världskrigets slut, har föreningens verksamhet i hög grad intensifierats. Enär en tendens år för år i allt större utsträckning börjat göra sig märkbar bland turisterna, som gick ut på hyrande av stugor för självhushåll, vidtog föreningen år 1954 med småstugebyggandet. Till säsongen 1955 stod 6 st. sk. övernässtugor i Mariehamns södra utmarker redo att tagas i bruk. Stugorna inreddes modernt med elbelysning, elspis mm. Under år 1956 fortsattes uppförandet av ytterligare fyra stugor. Samtliga tio stugor har utrymmen för 42 personer. Under våren 1957 byggdes en pensionatsbyggnad som kallas Övernäsgården med ett motell som annex. Härigenom blev turistföreningen inte allenast en förmedlare, utan även en företagare inom turistnäringen.

Camping började på 1950-talet bli alltmer omtyckt. Iordningställande av campingområden gav i slutet av 1950-talet turistföreningen många problem, som den löst väl. På det av Mariehamns stad upplåtna campingområdet ovanför Gröna udden kan man i dag under högsäsongen få se flere hundra tält. Turistföreningens allmänna broschyr »Åland» utges numera varje säsong. Dessutom utges folder på flere språk ävensom speciella propagandapublikationer såsom »Ålandsturisten», innehållande uppgifter om samtliga trafikförbindelser till och från samt på Åland.

Skolgruppsresenärernas antal började på 1950-talet stiga årligen. Då det ofta visade sig svårt att kunna få grupplogi ordnat i skolor, planerade turistföreningen uppförandet av ett hus för ett vandrarhem. Frågan löstes likväl på så sätt, att fastigheten vid Neptunigatan 52 i Mariehamn inköptes den 12 december 1956. Efter om- och tillbyggnad samt inredningsarbeten var »vandrarhemmet» i maj 1957 färdigt att i 14 gästrum härbärgera c:a 170 gäster.

Följande fråga på turistföreningens program är byggande av en tidsenlig hotellbyggnad i Mariehamn. Arkitekt Jonas Cedercreutz, Helsingfors, skaparen av bl.a. Ålands Nautical Clubs hus i Mariehamn, har numera uppgjort en mycket tilltagande eskissritning för det tillämnade storhotellet. Dess finansiering är just för dagen högaktuell.

År 1959 blev ett märkesår i den åländska turismens historia. Det var framför allt bilfärjorna, som nu gjorde den enastående ökningen av resandeströmmen möjlig, framhåller turistföreningen i sin 30-års jubileumsskrift. Ur tidigare publicerade tabell ser vi, att i jämförelse med 1958 ökade turisternas antal under 1959 med inemot 25.000 personer eller med över 60 procent. Dessutom besöktes Åland år 1959 av 3.870 bilar från främmande ort. Under 1960 har turiststrømmen till Åland tack vare färjtrafiken ytterligare avsevärt ökats. I kapitlet Kommunikationerna i denna bok relateras närmare om färjtrafiken, varför hänvisas till avsnittet Färjtrafikens genombrott i nämnda kapitel.

Med små medel, men understödd av Mariehamn stad och landskapsförvaltningen, har turistföreningen under något över trettio år åstadkommit ett under. I dag kan föreningen placera sina turister förutom i egna stugor och eget vandrarhem med utrymmen för 212 gäster, i 27 pensionat, som samarbetar med föreningen, med en gästkapacitet av 850 bäddar, i inemot 500 privatrum hos invånarna i Mariehamn med förorter, med c:a 1.000 bäddar, i inemot 350 stugor på landsbygden med en kapacitet av 1.500 bäddar. I turistföreningens regi kan sålunda logi ordnas varje dygn för omkring 3.500 personer. Härutöver kommer hotellen och sådana privatpersoners uthyrning av rum, som ej samarbetar med turistföreningen. Omkring 5.000 bäddar per dygn kan i dag ställas till turisternas förfogande inom landskapet Åland.

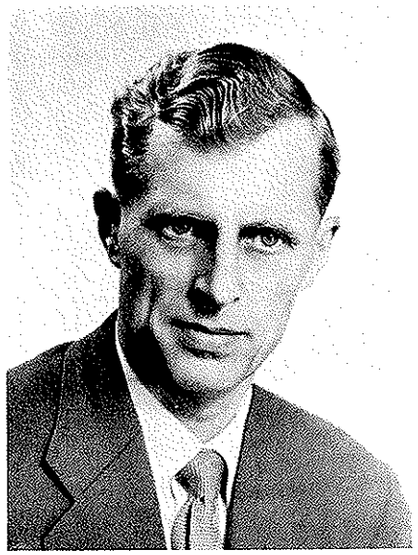


Lilla holmens plage.

Turismens nettoavkastning för mariehamnarna är mycket svår att beräkna. I beaktande av det ovanrelaterade och att turisterna gör sina uppköp i stor utsträckning i Mariehamn samt att restaurantrörelsen i staden profiterar mest av turismen, torde för mariehamnarnas del en beaktansvärd nettoavkastning erhållas från turiströrelsen. Visserligen gör de färjbolag, som i främsta rummet transporterar turisterna till och från Mariehamn vackra förtjänster, men av dem har tillsvidare endast bil- och passagerarfärjan Viking sin hemort i Mariehamn.[1])

Det har gjorts gällande, att turiströrelsen är Mariehamns tredje näringsgren efter sjöfartsnäringen och handeln. Detta påstående är uppenbarligen korrekt för dagen, men efter inkorporeringen av Mariehamns förorter den 1 januari 1961, varest ett stort antal småindustrier och hantverkerier är belägna, torde dessa näringsgrenar såsom en gemensam grupp överflygla turistnäringen.

[1]) Den andra åländska färjan Alpha, tillhörig Rederi Ab. Eckerö, begynte sin kampanj i juni 1961.



Runar Åkerfelt.

Av dem, som arbetat särskilt positivt för turistnäringens utveckling på Åland, kommer här att omnämnas allenast följande mariehamnare, som haft sitt arbetsfält inom turistföreningen: Företagets skapare, lektor Walter Sjöblom, dess mångårige sekreterare, turistbyråföreståndare Jonny Holmberg, föreningens andra ordförande, rektor Bruno Forss, dess nuvarande ordförande, bokhandlare Frej Liewendahl och viceordförande, apotekare Fjalar Grönberg, förre turistbyråföreståndare Egon Häggblom och byråns nuvarande föreståndare Runar Åkerfelt. Bland de hotell- och restaurantägare, som särskilt berikat den åländska turismen observeras direktör Gustav W. Rasmussen, som åren före andra världskriget upparbetade Societetshuset till en verklig gouterad sommarrestaurant och jämväl under nämnda tid lyckades skapa av Möckelö havsbad en »pärla i Östersjön».[1]) Efter kriget har havsbadet i sin forna gestalt nästan helt förlorat sitt skimmer. Den av köpman Helge Sölgén skapade Möckelö-dansbanan fångar ännu i dag ungdomen till sig under vackra sommarkvällar, men som badplats har Möckelö förlorat sitt gamla rykte. De två stora badplatserna i Mariehamn är numera den vid Gröna udden och på Lilla Holmen.

Inom detta avsnitt skall några ord ägnas turisternas restaurant- och nöjesetablissemang i Mariehamn. Äldst och mest känt är Societetshuset med anor från 1870-talet. Redan i början av 1871 var Socis i sin enkla, första gestaltning färdigbyggt och inrett. Stadens gästgiveri flyttades då dit. Socis har under tre generationer varit mariehamnarnas främsta restaurant. Den första stora ombyggnaden

[1]) Direktör Rasmussen har under våren 1961 invid sin bostad i Djurvik, ca 12 km från Mariehamn, byggt och inrett ett modernt värdshus, Rasmus Wärdshus, och invid det har Djurviks badstrand iordningställts.

Socis genomgick var vid sekelskiftet. Under 1930-talet, då Socis var i Rasmussens ägo, tillbyggdes restauranten med yttre verandor. Ursprungligen var Socis i stadens ägo. Men vid förstärkta stadsfullmäktiges sammanträde den 29 juli 1915 såldes Socis jämte 4.600 m² stor tomtyta till restauratören Emanuel Johansson från Åbo för 165.000 mark. Det beslöts därvid att reservera köpesumman för ett blivande stadshus i Mariehamn. På vårvintern 1918 övergick Socis till possessionaten K. Knuutila från Pemar, men redan den 13 augusti 1919 såldes Socis vidare till gårdsägaren K. Wikman från Mariehamn. Priset var då 1 milj. mark. Något senare samma år försåldes Socis till ett svenskt bankkonsortium, som i sin tur avyttrade det till Mariehamns Frivilliga Brandkår. År 1923 finner vi Socis i restauratör Arthur Lundbergs händer och något senare åter i åbokonditoriet Lehtinens ägo. År 1927 köptes Socis av direktör Gustav W. Rasmussen, som innehade det till år 1950, då Socis återkom i Mariehamns stads ägo. De tidigare ägarna hade bildat ett bolag, Aktiebolaget Mariehamns Societetshus, och det var egentligen bolagets aktier, som såldes på sätt som ovan relaterats. Från år 1950 äger således staden åter Socis. Sedan några år tillbaka har staden arrenderat hotell- och restauranträttigheterna till fruarna Erlandsson och Forsberg, vilka lyckats hålla Socis som restaurant på en hög nivå[1]). Socis av i dag inrymmer inklusive sommarverandorna maximum 600 personer. På hotellsidan finns 30 bäddar i 14 rum. Socis har i 90 år varit det »glada» Mariehamns gouterade stamlokus. Sommartid då dansen »går» varje kväll på Socis har restauranten en kontinental prägel.

Socis såsom restaurant har sedan 1927 haft en medtävlare i Restaurant Miramar, som herrskapet Linda och Runo Rotz i fru Linda Rotz regi öppnade vid Strandgatan i Österhamn. I över 33 år har fru Rotz med god framgång fört spiran på restauranten, som har utrymme för inemot 350 gäster.

Efter andra världskriget år 1949 inredde Ålands Nautical Club i sin nybyggnad vid Västerhamn en förstklassig restaurant. Och ett par år senare inrättade Ålands Andelsslakteri i sin ståtliga nybyggnad invid busstationen restaurant Böndernas Hus. Något senare på 1950-talet startade stuerten Verner Gustafsson Restaurant Neptun vid Neptunigatan. Alla dessa restauranter har fulla spriträttigheter, varutöver Åländska Segelsällskapets restaurant i Västerhamn under sommartid jämväl innehar fulla alkoholrättigheter. Under något över ett kvartsekel var Turisthotellet Hjorten i Västerhamn ett välbesökt turisthem. Det sköttes därunder på ett utomordentligt sätt av makarna Bertha och Matts Lenck och efter deras frånfälle av dottern Helena Lenck.

Matserveringsrörelse i staden bedrivs i dag av fem företag. Dessa är Savoy, Consa Bar, Mariehamns Café med Matsalar, Hotell Hjorten och Ålands Mat och Café. Enbart kaféer är Café & Conditori Strand, Iwa Café & Conditori, Konditori Café Gillet och sommartid Torncaféet i Mariehamns vattentorn och sommarkaféerna på Lilla Holmen och Gröna udden. De två förstnämnda äges av fru Elsa

[1]) Sedan våren 1961 handhavs skötseln av såväl Socis, Böndernas Hus' Restaurant som Ålands Nautical Clubs Restaurant av fruarna Erlandsson och Forsberg.



Campingliv vid Gröna udden.

Rundberg och Gillet av fru Rakel Rasmussen. I staden finns ett antal kiosker, glassförsäljningsställen och nattetid korvstånd.

Såsom av det ovanrelaterade framgår, är särskilt restaurantrörelsen väl representerad i Mariehamn. Inemot 1.500 personer kan sommartid samtidigt beredas plats i stadens restauranger.

Till sist skall vi helt kort analysera de betingelser, som medfört, att Åland och särskilt dess stad Mariehamn lyckats så väl inom turistnäringen. I en intervju, som tidningen Ålands representant hade i augusti 1960 med »statarnas diktare», Ivar Lo-Johansson, framhåller denne, att han blivit en smula »bergtagen av lindallén i Mariehamn, lövängarna och av naturbilden överhuvudtaget». Han får representera de över 80.000 svenska turister, som år 1960 besökte Mariehamn. Den andra stora turistkontingenten kommer från fastlandet. Tidskriften för Finlands näringsliv, Mercator, får uttala fastlänningens intryck av Åland och Mariehamn år 1960. I tidskriften framhålles i en artikel om semester, turister etc. bl.a. följande: »Men när man väl är framme märker man att ålänningarna gör sitt bästa för att befrämja turismen. Trots att turisterna och semesterfirarna under högsäsongen i bland synes vara fler än ålänningarna själva, tages alla lika väl omhand, oberoende av om de kommer öster- eller västerifrån. Där ute har man tydligen fattat innebörden av ordet service långt bättre än i många andra delar av vårt land».[1])

[1]) Mercator N:ris 32—33/1960.

Industri och hantverk

»I ögonfallande obetydlig har den industriella verksamheten i Mariehamn hittills varit. Inga större fabriker hava här grundats och drivits. Detta har främst berott därpå, att större kapital icke varit hopade i Mariehamn. Där penningar funnits disponibla, hava dessa i allmänhet nedlagts i fartygsaffärer», skriver Walter Sjöblom i Mariehamns femtioårsjubileumsbok.[1])

Sjöblom har visserligen rätt därutinnan, att kapitalbildningen på Åland, närmast i Mariehamn, under stadens första halvsekel var minimal, förutom inom sjöfartsnäringens område, särskilt sedan denna näringsgren begynt erhålla en viss stadga. Detta kapital behövdes väl inom den egna näringen. Och på den tiden fanns på Åland få betingelser för industriell verksamhet. Tvenne viktiga råvarukällor existerade visserligen, lantbruket med binäringar och skogen, men Åland jämte Mariehamn saknade tvenne huvudbetingelser av teknisk art för industriell verksamhet, nämligen möjligheten att till lågt pris kunna alstra energi och att transportera såväl råvaror till industrierna som den färdiga produkten till avsättningscentra.

Utvecklingen sedan 1911 inom den industriella verksamheten har icke varit tillfredsställande för Ålands del. Överskottet på arbetskraft pockade på åtgärder, men svårigheterna var länge alltför stora för att kunna övervinnas. Sedan Mariehamns stad börjat skrida till åtgärder för utvecklandet av sin elkraftförsörjning blev utsikterna ljusare för en industriell verksamhet, men utvecklingen ifråga har likväl framskridit mycket långsamt såsom vi av det följande kan observera.

Elkraftförsörjningen

Det skulle bli Julius Sundblom, som försåg Mariehamn med det första elljuset. Den 14 mars 1908 föreslog han i stadsfullmäktige, att det mellan honom och drätselkammaren ingångna koncessions- och belysningskontraktet skulle av fullmäktige accepteras. Enligt kontraktet skulle staden erhålla elektrisk belysning från och med den 1 januari 1909. Han ärnade nämligen anskaffa en motor, som skulle leverera elkraft åt Ålands Tidnings-Tryckeri Ab:s snällpress. Stadsfullmäktiges godkännande erhölls, och elström för belysningsändamål kunde mariehamnarna sålunda få åtnjuta från ingången av 1909. På grund av det höga priset på ström visade stadsborna ett ljumt intresse för denna »nymodighet». Något senare startades AB Mariehamns Elektricitetsverk, som tog omhänder eldistribueringen i staden. Men redan år 1912 var elbolagets resurser slut, och intresset bland aktieägarna att anskaffa mera kapital för att fortsätta verksamheten var minimalt. Bolaget erbjöd sig att för 70.000 mark sälja sin anläggning till staden. Detta pris hade den tyska koncernen AEG:s dotterbolag i Stockholm offererat

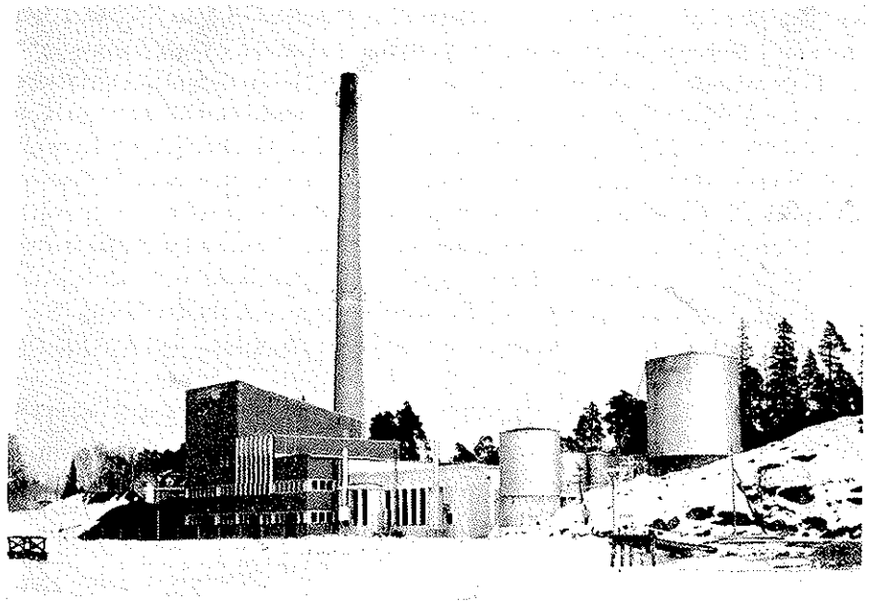
[1]) Del II s. 195.

för elverket i Mariehamn. Stadsfullmäktige behandlade frågan på sitt sammanträde den 9 december 1912. Härvid klagades allmänt på elverket och dess skötsel. Särskilt var man missnöjd med det förhållandet, att elverket hade svårt att hålla spänningen i ledningarna. Köpet kom ej till stånd. Kort därefter blev AEG ägare av AB Mariehamns Elektricitetsverk. Men redan den 2 september 1913 erbjöd AEG i sin tur staden att köpa elverket. Erbjudandet avslogs även denna gång av stadsfullmäktige. Elverkets skötsel var underkastad kritik under många år framåt.

Den 30 oktober 1918 beslöt stadsfullmäktige enhälligt att på grund av att AEG ej tillräckligt effektivt skötte eldistribueringen, trots att möjligheten därtill numera fanns, övertaga driften av elverket i enlighet med stipulationerna i koncessionskontraktet. Den 5 november 1918 tillställde stadsfullmäktige drätselkammaren en skrivelse, där bl.a. framhölls, »att gatubelysningen skall anordnas med en lampa i hvarje gathörn, hvarvid belysningen bör vidtaga en halv timme efter solnedgången samt fortgå till kl. 10 på kvällen förutom då när klart månljus är rådande». Den 21 november 1918 fastställde stadsfullmäktige priset på elströmmen till 5 mark per kilovattimme samt per lampa till 12 mark i månaden. Lampor av högst 25 normalljus skulle få användas. Underhandlingar med AEG om inköp av elverket inleddes nu från stadens sida och den 15 april 1919 kom köpet till stånd. För ett pris av 55.000 mark köpte staden Aktiebolaget Mariehamns Elektricitetsverks anläggning inkluderande anläggningens tomtområde. Kraftkällan i elverket var vid denna tid en 24 hkr:s Avance-motor, som förbrukade 9 liter nafta i timmen. Motorn hölls igång sedvanligt tio timmar i dygnet. Stadsfullmäktige gick nu in för att köpa en 22 hkr:s lokomobil för driften av en andra dynamo.

Den 4 november 1929 behandlade stadsfullmäktige en framställning från landskapsnämnden, där denna anhöll om att stadsfullmäktige skulle till prövning upptaga frågan huruvida staden vore villig att enligt befolkningsantalet ingå i ett kommunalt bolag för fasta Ålands elektrifiering. Frågan bordlades tillsvidare och förföll sedermera. Den 11 december 1929 beslöt fullmäktige utsträcka tiden för gatubelysningen till kl. 1 p.n. Dessutom skulle lamporna vid Södra Esplanadgatan under ångbåtsnätterna brinna ända till dess sista båten avgått.

Det dåvarande elverket på den sk. Öhbergsbackens bakre del i hörnet av Torg- och Mariegatan kunde ej längre tillgodose Mariehamns alltmer ökade behöv av elström. Frågan om elverkets ombyggnad och omläggning av driften från likström till växelström behandlades av stadsfullmäktige vid plenum den 27 juni 1938. Därvid diskuterades även frågan om anskaffande av ett reservaggregat på 150 hkr som komplettering av de på 1920—30-talet anskaffade ryska dieselmotorn om 135 hkr och Atlas-dieselmotorn om 220 hkr ävensom av den påtänkta nya dieselmotorn om c:a 500 hkr. Stadsfullmäktiges sedermera fattade beslut gick ut på att ej allenast omlägga driften vid elverket från likström till växelström, utan även att flytta elverket till lämpligt område på Klinten. Tack vare att detta beslut fattades redan i början av 1939, kunde denna flyttning, omläggning och inköp



Kraftverket.

av aggregat mm. verkställas förrän det andra världskriget helt stoppade möjligheten att realisera beslutet. Framtiden skulle utvisa, att en ännu större omläggning hade redan då varit att rekommendera. El-verket började nämligen under krigsåren leverera ström till landsorten, och landsortens elektrifiering blev alltmer aktuell. Behovet av energi från stadens elverk blev nu allt större. Från år 1927, varunder energileveransen var 75.000 kWh till 1935, varunder 250.000 k Wh levererades, hade en ökning av 175.000 kWh ägt rum, men år 1945 var årsbehovet hela 550.000 kWh. Under de följande åren slogs rekordet från år till år. Nedanstående statistik utvisar följande leveranssiffror:

År	Elleverans i k Wh
1949	1.350.000
1951	1.926.000
1953	2.763.000
1955	3.515.000
1957	4.406.000

År 1957, det sista, varunder Mariehamns stads Elektricitetsverk var i verksamhet, hade verket 5.075 konsumenter emot 4.056 år 1953. Leveransen till staden och landsorten var år 1957 ungefär lika stor 2.200.000 kWh för vardera. Elverkets mångåriga föreståndare var Verner Eriksson, som år 1924 övertog chefskapet efter Johan Lundqvist (1923—24). Stadens första elverksföreståndare

var Uno Johansson (1920—22). Eriksson efterträddes år 1949 av ing. O. Lönnberg, och efter dennes avgång år 1951 av diplomingenjör Holger Törnwall.

Från ingången av år 1958 började Ålands Kraftverksaktiebolag sin verksamhet. Efter långvariga underhandlingar mellan intressenterna löstes frågan om Ålands elektrifiering sålunda, att Ålands Kraftverksaktiebolag bildades. I detta bolag innehar staden hälften av aktiestocken, medan den andra hälften ägs av landskapet Åland, de åländska landskommunerna och eldistributionsföretagen. Till kraftverkets chef utsågs diplomingenjör Holger Törnwall, dåvarande föreståndaren för Mariehamns Elverk. Kraftverket planerades och uppbyggdes under ing. Törnwalls ledning. Staden drabbades av en stor förlust då ing. Törnwall under sitt arbete förolyckades i juni 1960. Hans efterträdare är ingenjör Vidar Nyström.

Ålands Kraftverksaktiebolag har under sina tre första verksamhetsår levererat elkraft enligt följande:

År	Elleverans i kWh
1958	5.798.000
1959	6.418.000
1960	7.879.000

Av den producerade elkraften såldes år 1960 4.145.000 kWh till Mariehamns stad, medan resten levererades för landsbygdens behov. Föreståndare för stadens elverk, som numera fungerar som distributionsverk av elström för stadens behov är sedan år 1958 tekn. Lars-Ove Lindén.

Vattenförsörjningen

En faktor av vikt för industriell verksamhet ävensom för hantverket är, att det finns tillgång till billigt vatten. I detta avseende var vattenförsörjningen i Mariehamn ända till år 1949 mindre tillfredsställande, då staden saknade vattenledning och vattenverk. År 1941 inkom Mariehamns Gårdsägareförening till stadsfullmäktige med förslag om grundande av en vattenledningsfond för finansierandet av ett vattenledningsverk. I fonden skulle enligt förslaget insättas köpeskillingarna för de sk. brandgatorna, som staden ärnade sälja. Den 26 juni 1941 beslöt stadsfullmäktige jämväl, att den äskade vattenledningsfonden skulle stiftas. I en skrivelse av år 1943 anhöll nämnda förening hos stadsfullmäktige, att frågan om anläggande av en tidsenlig vattenledning i staden skulle utredas. Stadsfullmäktige tillsatte även en kommitté, som ägde bereda ärendet. Den 16 november 1944 föredrogs vattenledningskommitténs första betänkande. År 1949 beställdes vattenledningsrör till stadens vattenledningsverk och utlåtande från Allmänna Ingenjörsbyrån AB i Helsingfors införskaffades. Redan följande år nedlades de första vattenledningsrören på en sträcka av 8 km. Arbetena på vattenledningsverket vid Jomala träsk och vattenborgen i stadens utsiktstorn på Badhusberget

begynte. Den 21 juni 1949 togs vattenledningsverket i bruk och det blev fart på anslutningsarbetena till stadsgårdarna. Under 1949 och 1950 anslöt sig 136 gårdar med sammanlagt 1.200 inneboende personer till nätet. År 1952 var anslutningen uppe i 2.000 personer och 1958 var antalet konsumenter 4.000. Mariehamn hade då 613 bostadsfastigheter och blott c:a 90 av dem var ej anslutna till nätet. I dag är praktiskt taget alla Meriehamns bostadsfastigheter anslutna till nätet[1]) Som föreståndare för vattenledningsverket har från dess grundande fungerat Knut Eriksson.

Den industriella utvecklingen

Sedan elkraften och vattenfrågan blivit lösta för Mariehamns del, borde en industriell verksamhet i större omfattning än tidigare ha kunnat vidtaga i staden. Kapitalbehovsfrågan löses i våra dagar även lättare än för femtio år tillbaka. Särskilt hantverket har större möjligheter än tidigare att framgångsrikt arbeta i staden. Men i våra dagar har uppstått andra stötestenar för såväl industriell verksamhet som hantverket än de, som existerade under föregående generation. Dessa hinder är framför allt av skattepolitisk art. Den av staten genomförda omsättningsskatten hindrar för närvarande småindustrin och hantverket att blomstra. Härtill kommer, att den alltmer tilltagande konkurrensen förutsätter låga försäljningspriser för den producerade varan. Detta förutsätter i sin tur billig elkraft och billigt vatten. Enär på Åland ej finns forsar, utan källan till elproduktionen måste importeras, har produktionspriset för elkraften på Åland i jämförelse med motsvarande pris exempelvis på fastlandet hållit sig högre. Samma förhållande gäller även för vattnet. En tredje hindrande faktor för grundande av industrier inom stadens gränser har varit svårigheten att på det begränsade område, som intill 1961 hört till staden, omfattande endast 3,06 km², finna lämpliga industritomter. Följden av det sistnämnda har varit, att en hel del småindustrier och ett par medelstora industrier placerat sin verksamhet utanför det gamla stadsområdet. Inkorporeringen av förorterna har medfört, att en stor del av dessa industrier på stadens hundraårsdag befinner sig inom stadsområdet.

År 1911, då Mariehamn fyllde 50 år, arbetade i staden endast få industriella inrättningar. Allenast c:a 50 personer var anställda i dem och inom hantverket. De flesta av de förstnämnda hade sin utkomst uti den under nämnda år av bankdirektör Otto Tamelander och vicehäradshövding Carl Björkman på Möckelölandet anlagda Mariehamns Slip och Båtvarf AB. Bland småindustriidkare i staden märktes possessionaten J. J. Rotz, som år 1909 övertagit fabrikör H. A. Fahlers år 1880 startade garveri på stadens utmark invid den sk. Norra grinden.

[1]) Se Ann-Marie Danielssons seminarieuppsats. »Vattenförsörjningen i Mariehamn» ingiven till Sv. Medborgarhögskolan den 13. 2. 1960.



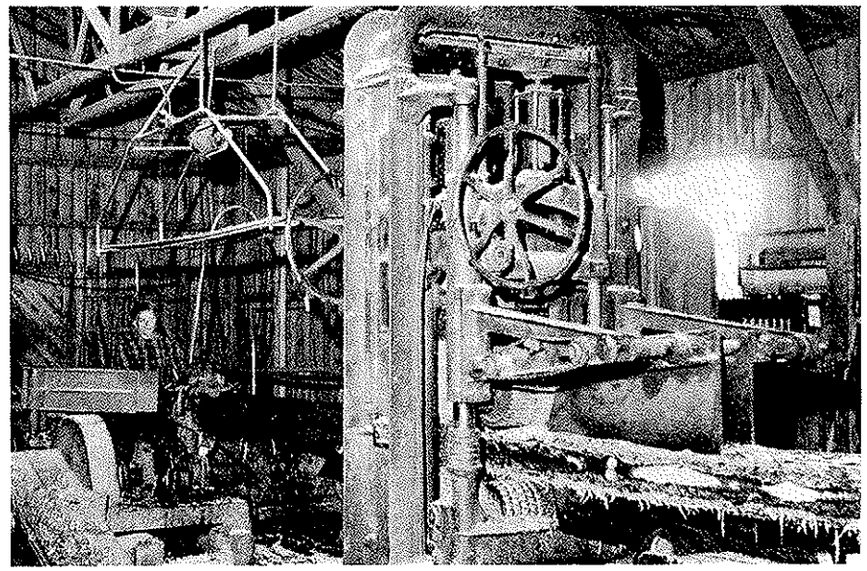
Carl Rundberg.

Den av gårdsägare Johannes Sundström år 1896 anlagda ångkvarnen existerade, men hade övergått till mjölnaren D. E. Danielsson. Stadens hela industriella verksamhet begränsades under dess halvsekelår till ovannämnda tre. Beträffande hantverket i staden framhåller Sjöblom: »År 1911 äro hantverkets alla branscher företrädda. Många yrken ha flere utövare».[1])

Någon nämnvärd utveckling av den industriella sidan av stadens näringsliv ägde ej rum förrän i slutet av 1930-talet. Det var främst två från U.S.A. återbördade ålänningar, som gick i spetsen för den utveckling, som denna näringsgren sedermera erhållit. Den 17 januari 1938 grundade Carl Rundberg sin första anläggning på Klinten. Det var en såganläggning och en kvarn, Mariehamns Vetekvarn. Samtidigt byggde han ett kraftverk på Klinten för dessa industriers behov. Hans företag ombildades 1943 till aktiebolag, som erhöll namnet AB Rundberg. I samband därmed uppfördes en ny modern såg och ett snickeri. Anläggningarna var färdiga för drift år 1946. Kajanläggning vid Svibyviken anlades även. Företagets snabbramsåg kördes i gång under sommaren 1946. Samma år exporterade det till Norge 6.800 m³ pappersved samt smärre partier ved och sågat virke till Sverige. År 1947 bestod exporten av 10.336 m³ pappersved till Norge och 2.500 m³ brännved till Sverige. Följande år ombildades företaget och direktör Rundberg avgick. Det erhöll även ett nytt namn, Klintens Trä AB. Rundberg fortsatte med exportaffärer inom skogsalsterbranschen till år 1958, då han startade en ny exportsåg i Önningeby, ett par kilometer utanför stadsgränsen. Vid sågen har även byggts en impregneringsanläggning för trävaror. År 1959 sågades vid Firma Carl Rundbergs exportsåg i Önningeby 1.250 standert trävaror, varav 945 standert exporterades. Ungefär samma produktionssiffror uppvisade sågen under 1960.

Klintens Trä AB har under årens lopp utvecklat sin exportaffär av trävaror på sätt som följande siffror utvisar:

[1]) A.a. Del II s. 194.



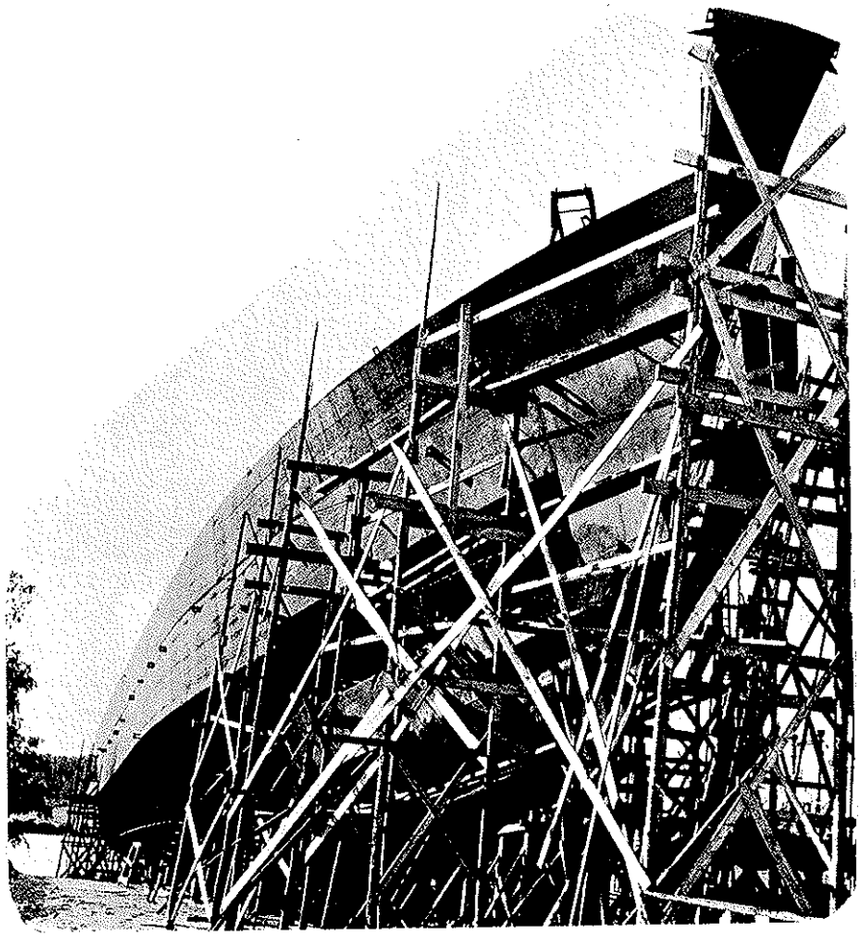
Interiör av Klintens Trä AB:s såganläggning.

Klintens Trä AB:s export under 1950-talet

År	Sågat virke i std	Pappersved i m³
1950	1.020	9.257
1953	707	25.000
1958	650	—
1959	1.010	—
1960	1.320	—

Verkställande direktör i företaget från 1949 till sin död år 1954 var rektor Paul Kåhre. Han efterträddes av disponenten Ilmari Juslin med kontorschef Arne Winter som närmaste man. Direktionsordförande är skeppsredare Olof Öström.

Den andre från U.S.A. hemkomna ålänningen, som under det gångna kvartseklet ej allenast arbetat upp sig till Ålands största skeppsredare, utan även startat den länge diskuterade varvsindustrin i Mariehamn, är Algot Johansson. Redan Walter Sjöblom förebådar om att en varvindustri kommer att anläggas i Mariehamn, då han i sin bok framhåller: »Framtidens mariehamnare tillkommer det att invid stadens vatten anlägga en skeppslip av stora dimensioner, helst i förening med mekanisk verkstad. Att Mariehamn på grund av sitt ypperliga läge, sina utmärkta, isfria hamnar och det stora vattendjupet vid dess västra stränder bättre än någon annan ort i vårt land ägnar sig för ett sådant företag, torde vara av fack-



Varvet bygger coastern Helny

männen enhälligt erkänt.»[1]) Under år 1943 gick Sjöbloms profetia i uppfyllelse. Måndagen den 22 november 1943 fattades på skeppsredare Algot Johanssons dåvarande rederiföretags, Rederiaktiebolaget Havnia, Parma och Sally, extra bolagsstämmor i Mariehamn beslut om att anlägga ett varv jämte en torrdocka vid Svibyviken i närheten av Mariehamns stadsgräns. Någon torrdocka har tillsvidare ej färdigställts, men i stället har företaget under firman Varvet anlagt där både slip, mekanisk verkstad och snickeri. Varvet har i till Johanssonskoncernen hörande fartyg under årens lopp utfört delklassningsarbeten. Under åren 1948—49 utfördes där det första stora arbetet, nämligen ombyggnaden av

[1]) A.a. II s. 201.



Bilreparationsavdelningen vid Mariehamns Mekaniska Verkstad.

en engelsk landsättningsbåt till lastmotorfartyg på 727 brt. Under år 1950 ombyggdes detta fartygs, Panny, systerbåt Pegny jämväl till lastmotorfartyg. Samma år uppfördes ett nytt snickeri och ett bostadshus för Varvets arbetare.

Varvets arbetarstam, som under dessa år varierat mellan 30-50 man utökades år 1953 till 90. Nämnda år uppfördes en ny verkstadsbyggnad. Under år 1955 pågick ombyggnads- och reparationsarbetena på det havererade m.s. Bergö, som följande år sattes i fraktfart under sitt nya namn Berny. Under 1956 förbereddes kölsträckningen av ett 900 dwt:s motorfartyg av stål. Den 5 december 1958 sjösattes detta fartyg och erhöll namnet Helny. I september 1959 var fartyget i fraktfart. Såsom en milstolpe i Ålands varvsindustri betecknades i tidningspressen denna prestation av Varvet. Under åren har torrdocksplanerna tagit fastare form och även om de ej realiserats ännu vid tiden för Mariehamns hundraårsdag, synes Mariehamn i framtiden få sin torrdocka.

Utöver Varvets mekaniska verkstad arbetar i Mariehamn inom branschen Mariehamns Mekaniska Verkstad och E. G. Zetterströms Mekaniska Verkstad och Slip. Det sistnämnda företaget startades ursprungligen redan år 1904. Bland specialverkstäder finner vi Kalmers Elektriska, Danielssons Finmekaniska, Vulcator, m.fl. Av dem fyller Mariehamns Mekaniska Verkstad, vars innehvare är Karl Mattsson, 44 år under stadens jubileumsår. Företaget har under årens lopp varit i flitig verksamhet med mekaniska reparationer och svarvningsarbeten. Sedan år 1929 övertog det agenturen för General Motors Nordiska bolag i Stockholm och har därefter sålt General Motors produkter, närmast Chevroletbilar.

Företaget har med åren utvecklats och omfattar sedan 1941 av förutom mekaniska verkstaden, bilagenturen jämväl bilreparationsavdelningen. Det har även tillverkat båtmotorer och jordbruksmaskiner. Verkstadschef är ingenjör Rainer Mattsson.

I det föregående har vi redogjort för träförädlingsindustrin och verkstadsbranschen i staden. De två för jordbruket viktiga grenarna av industrin, livsmedelindustrin och konservindustrin, är nu i tur att bli behandlade. I samband med inrikeshandeln har vi fått ta del av Ålands Centralandelslags utveckling i staden. Detta företags mejeri startade i Mariehamn den 1 december 1951. Under det gångna decenniet har företagets smör- och osttillverkning stigit år för år såsom vi kan konstatera ur det följande:

ÅCA:s smör- och osttillverkning

År	Smör i kg	Ost i kg
1952	171.701	—
1956	258.000	183.000
1959	258.000	268.000
1960	314.000	297.000

Invägningen av mjölk har under ovanvarande år varierat mellan 5 och 9,5 milj.kg. Leverantörernas antal utgjorde år 1960 1.374.

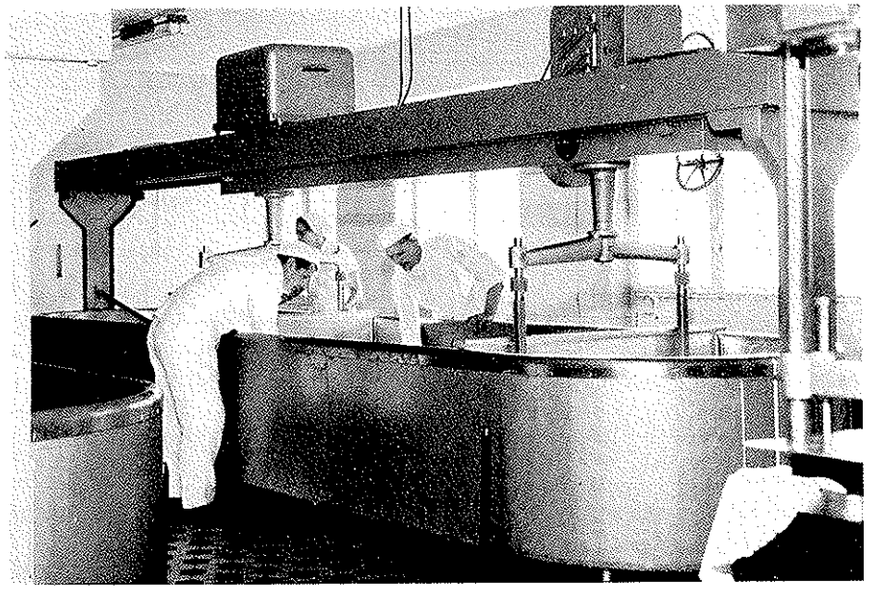
År 1947 startade E. R. Granlund firman Consa, som till en början specialiserade sig på marmeladtillverkning i gamla elverkets byggnad vid Torggatan. Numera har Consa övergått till försäljning av glassprodukter.

Korvtillverkningen har huvudsakligast ägt rum vid Mariehamns Korvfabrik och Ålands Andelsslakteris korvfabrik. Produkterna har sålts inom landskapet. Andelsslakteriets korvfabrik flyttade år 1959 till Gölby.

Av de båda korvfabrikerna är Ab. Mariehamns Korvfabrik den äldre. I tidningen Åland av den 6 augusti 1924 inhämtar vi, att ett korvmakeri har av affärsmannen W. J. Dahlman inrättats i den av honom inköpta fastigheten Tidhem på stadens norra utmark. Till korvmakeriet införskaffades moderna maskiner från Tyskland. Ab Mariehamns Korvfabrik ledes än i dag av W. J. Dahlman jämte sonen Birger Dahlman.

Av konservfabrikerna i Mariehamn märks främst Ab. Mathias Eriksson och Ålands Produkter, innehavare Bernh. Strandell. Det är närmast fisk- och grönsakskonserver som tillverkas i Mariehamn. Ett större fiskförädlingsföretag i samband med kylinsättning är påtänkt vid tiden för jubiléet.

Inom textilbranschen verkar i Strandnäs Matex Ab, vars spinneri och väveri har kardat och spunnit ull. Plasttillverkning bedrives sedan år 1954 av Firma Plasto, vars initiativtagare är köpman Olof Geelnard. Företaget, som i medeltal haft ett trettiotal personer anställda, har under åren tillverkat plastföremål av olika slag, närmast leksaker. Cementvarutillverkning av bl.a. brunnsringar,



Där de prisbelönta ostarna görs. Ålands Centralandelslags mejeri.

rör och kabelskydd har Klintens Cementgjuteri sysslat med under flere år. Den av Sjöblom rekommenderade stenindustrin i Mariehamn kom de facto till under senaste världskrig. Det var skeppsredare Wald. Höglund, som då startade Ålands Stenexport Ab, som under senare delen av krigsåren exporterade makadam av åländsk granit från Lotsberget. De höga fraktkostnaderna efter kriget medförde, att makadamtillverkningen avbröts såsom icke lönsam. År 1946 installerade Ålands Stenexport AB sin nya stensliperiverkstad, vars produktion av gravvårdar, stentrappor, grindstolpar och andra stenprodukter pågick ända till år 1956, då företaget nedlade sin verksamhet. I staden arbetar sedan 1939 två tryckerier, varav Ålands Tidnings-Tryckeri Ab tillkom år 1891, då tidningen Åland började utkomma. Det andra tryckeriet är Ab Mariehamns Tryckeri, startat år 1938.

En på sin tid inom landskapet vitt omfattande näring var pälsdjursaveln, som under 1930-talet nådde sin höjdpunkt. Djurfarmer, främst räv- och i mindre mån minkfarmer, upprättades överallt på Åland, även inom de numera med Mariehamn inkorporerade områdena i norr. Flere mariehamnare var ägare av pälsdjursgårdar. Bland dem bör främst nämnas W. J. Dahlman och Emil Söderlund. Den sistnämnda, som under världsdepressionen i början av 1930-talet återbördades till sitt fosterland från U.S.A., startade år 1932 Borstabergs Pälsdjursgård. Denna blev med åren känd över hela Åland för sina silverrävar och minkar. År 1933 blev Söderlund representant för de stora skinnfirmorna Hudson Bay Company och Lampson, Fraser & Huth Company. Under det andra världskriget startade Emil Söderlund Finlands Skinnauktioner. Den första pälsauktionen

gick av stapeln på Societetshuset i Mariehamn den 3 december 1940. Den 1 oktober 1945 öppnade han i Mariehamn Ålands Pälsaffär. På grund av de försämrade konjunkturerna och svårigheterna att erhålla lämpligt foder åt djuren avvecklades denna näring på Åland i en stor omfattning under kriget.

Det senaste kriget gav upphov till en hausse för möbelsnickeribranschen i Mariehamn. Sålunda startade Boris Nordqvist år 1942 Ålands Möbel och Snickeri vid Strandgatan. Huvudvikten lades på egen möbeltillverkning. För att till lågt pris kunna erhålla råvara inköpte företaget år 1943 Bjärströms Ångsåg. I snickeriet arbetade upp till 20 personer. Den första möbelindustrin var ett faktum på Åland. Men efter kriget blev konkurrensen från den fastländska storindustrin inom möbelbranschen så kännbar, att företaget fann det lönsammast att upphöra med den egna möbeltillverkningen och fortsätta sin rörelse som möbelaffär under firman Möbelhallen. Med detta företag konkurrerar i dag i Mariehamn Möbelhörnan, innehavare Valfrid Nikula och Mariehamns Möbelaffär, innehavare Helinä Mäkilä. Snickeriarbeten utförs i Mariehamn förutom av Varvets och Ab. Klintens Träs snickerier även av Inredningssnickeriet på Klinten och Tor Anderssons snickeri vid Strandgatan.

Den av fabrikören H. Fahler invid den sk. norra grinden år 1880 startade garverirörelsen, som år 1909 övergick till possessionaten J. J. Rotz, och som sedermera efter dennes frånfälle under flere decennier drevs av fabrikör Viktor Rantakari har efter Rantakaris frånfälle avvecklats. Den av gårdsägaren Johannes Sundström i slutet av 1890-talet anlagda ångkvarnen vid Strandgatan existerar i moderniserd form än i dag. Sedan mjölnaren D. E. Danielsson, som i början av 1900-talet förvärvat kvarnen, avlidit, har hans söner fortsatt med kvarnrörelsen, först under firman Mariehamns Vetekvarn och sedermera under namnet Mariehamns Kvarn. Sonen E. Danielsson föreståt rörelsen i dag.

I Mariehamns handelskammares årsberättelse för 1948 skriver handelskammarens dåvarande ombudsman, fil.mag. Matts Dreijer, att bristen på hantverkare var kännbar på Åland, ehuru förtjänstmöjligheterna för dem betecknades såsom goda. Uppskattningsvis arbetade år 1948 följande yrkeskunniga hantverkare inom landskapet närmast i Mariehamn: en guldsmed, en tandtekniker, en gravör, fyra urmakare, fem barberare, fem hårfrisörskor, sju skräddare, ett tiotal sömmerskor, sju bagare, sju målare, nio snickare, fem skomakare, två plåtslagare, en tapetserare, elva murare och fyra smeder. Några mästare i Mariehamn hade flere anställda. Sedan 1948 har hantverket i Mariehamn gått emot en snabb utveckling. Sålunda finns för närvarande enbart i staden fjorton murare, åtta målare, tre tapetseriutövare osv. Under flere decennier har Jonny Holmberg utövat bokbinderiverksamhet. Intresset för utövande av hantverk inom olika branscher har ökats sedan Ålands Yrkesskola tillkommit år 1950. Den framtida utvecklingen av hantverket kan därför anses positiv.

Inom ramen av hantverket skall några rader ägnas byggnadsentreprenörsverksamheten i Mariehamn under de senaste fem decennierna. År 1931 hade byggnadsfirman Grehn & Sandberg sin hemort i Mariehamn. Vid samma tid begynte



Trålare i Västerhamn.

byggmästare Frithiof Lindholm sin entreprenörsverksamhet i staden. Något senare startade Hugo Eriksson sin byggnadsfirma. Det förstnämnda företaget försvinner snart ur bilden, men såväl Lindholms som Erikssons företag existerar än i dag. Byggmästare Lindholm har byggt de flesta stenhusen i staden. Bland de större kan nämnas Ålands Aktiebanks nybygge. Bankhuset invigdes den 29 augusti 1934. Några år senare byggde han Cityhuset vid Torggatan samt Ålands Sjöfartsläroverks byggnad och genast efter det andra världskriget uppförde han Ålands Nautical Clubs byggnad. År 1952 levererade han till respektive byggherrar Redarnas Ömsesidiga Försäkringsbolags förvaltningshus vid Ålandsvägen och det sk. Apotekshuset vid Torggatan. Vatten- eller utsiktstornet har även uppförts av honom. Under de senaste decennierna har jämväl andra byggnadsentreprenörer begynt sin verksamhet i staden. Bland dem kan nämnas byggmästare Viktor Häggblom samt entreprenörerna Gunnar Blom och Erik Sjöblom.

Även om Mariehamns i likhet med Ålands industri och hantverk är relativt obetydliga, vilket sakförhållande förorsakats av faktorer som ovan redan framhållits, kan mariehamnarna och jämväl alla andra ålänningar i detta avseende hänvisa till den jämförelsevis stora åländska handelsflottan, som på sitt sätt representerar en industriell verksamhet.

Fisket

»Fisket utgör ett sorgebarn på Åland, orsaken härtill är den osäkerhet som vidlåter denna näring såväl vad fångsterna som priserna och avsättningen beträffar», framhåller Stig Jaatinen[1]). Detta uttalande ger oss måhända svaret på en ofta ställd fråga, varför Mariehamn ej blivit ett fiskeläge. Faktum är att staden under sina nio första decennier inte haft någon egentlig betydelse som fiskehamn.

Inledningen till en ändring i det ovananförda ägde rum under våren 1939. Då skred Ålands landskapsstyrelse till åtgärder, som gick ut på omfattande försöksfiske på lax i Ålands hav. Efter kriget fortsatte man med denna verksamhet och småningom hade man slutprövat de nya fångstmetoderna, som medförde att Mariehamn erhöll sin första trålare. Sedan dess, år 1951, har antalet mariehamnstrålare vuxit i genomsnitt med ett fartyg per år och utgjorde vid tiden för stadens hundraårsdag tio på 1.037 brt. I det följande skall vi få ta del av detaljerade uppgifter om denna trålarflotta.

Mariehamns trålarflotta per febr. 1961.

Namn	Tackling och byggnadsmaterial	Maskineffekt och dräktighet	Ägare
Adina	2-m, stål	319 hkr — 499 brt	Rederibolaget Adina
Hasterö	» , trä	130 » — 48 »	Fritz Englund mfl.
Havsörn	» , »	150 » — 54 »	Birger Mattsson
Irene	» , »	130 » — 42 »	Harald Sundblad
Mona	» , »	65 » — 19 »	Ab. Mathias Eriksson mfl.
Regina	» , järn	197 » — 246 »	Rederibolaget Regina
Silvana	» , trä	140 » — 27 »	Alfons Leman
Silvervåg	» , »	150 » — 31 »	Åke Fremling
Solveig	» , »	140 » — 32 »	Walter Eriksson
Sonja	» , »	140 » — 37 »	Klas Eriksson mfl.

Mariehamns trålarflotta utgör 23 % av totalantalet åländska trålare. Dessa trålare har specialiserat sig på fångst av värdefulla fiskearter såsom lax och sik. Men även strömming har man börjat fånga på det nya fångstsättet. Uppgift om mariehamnsflottans fångster särskilt för sig föreligger ej, men vi skall likväl ta del av den totala åländska fiskfångsten under de senaste åren i enlighet med uppgifter, som publicerats i Ålands Handelskammares respektive årsböcker.

[1]) Se artikeln »De senaste decenniernas befolknings- och näringsgeografiska utveckling på Åland» i »Terra», Geografiska Sällskapets i Finland Tidskrift No 2/54 s. 47 f

Utvecklingen av det åländska fisket under åren. 1956—1960

År	Totala fångsten i ton	Strömming i ton	Lax i ton	Sik i ton	Totala fångsten i milj. mk.
1956	1.691	995	36	165	150
1957	1.886	1.075	33	203	167
1958	2.288	1.358	25	215	184
1959	3.422	2.596	16	200	211
1960	4.048	3.010	66	202	258

Näringslivets främjare

Ålands självstyrelse

»I tro och endräkt har det åländska folket fylkat sig kring de idéer, som varit en förutsättning för självstyrelsens tillblivelse och sunda växt. Må denna anda, som ock besjälade det första landstinget, leva stark i folkets djupa led och i all framtid befrukta Ålands landstings ansvarsfulla värv: att i hägnet av den åländska konstitutionen främja en lugn och välsignelsebringande andlig och materiell utveckling i åländsk bygd.»[1]) De arbetsresultat, som landstinget och landskapsstyrelsen presterat inom ramen av självstyrelsen alltsedan sommaren 1922 intill Mariehamns 100-årsdag, har möjliggjort och bidragit till att en snabb välståndsutveckling ägt rum i landskapet Åland, vilket jämväl befrämjat Mariehamns näringsliv.

I kapitlet Kommunikationerna kan vi ta del av hur samfärdseln mellan den åländska landsbygden och Mariehamn på tillskyndan främst av landskapsmyndigheterna förbättrats såväl till sjöss, till lands som luftledes. I detta kapitel skymtar vi uppgifter över åtgärder från landskapsförvaltningens sida, som direkt eller indirekt befrämjar Mariehamns näringar. Det är härvid fråga om jordbruket, skogshushållningen och fisket, inom vilka näringar en betydande utveckling ägt rum under de senaste decennierna tack vare landskapsmyndigheternas åtgärder. Dessa näringar hör enligt självstyrelseförfattningen till landskapsmyndigheternas kompetens, varemot Mariehamns huvudnäringar kvarstår under rikets allmänna förvaltning.

Näringslivets organisationer

Av de organisationer inom näringslivet, som grundlagts under Mariehamns första halvsekel, utövade år 1911 enligt Walter Sjöblom endast tre egentlig verksamhet. Av dem var Föreningen för sjömanshemmet i Mariehamn äldst. Denna

[1]) Minnesord av landstingets presidium i den av fil.mag. Matts Dreijer på uppdrag av landstingets presidium författade festskriften »Ålands självstyrelse 25 år».

förening startades år 1883. Den öppnade redan därpåföljande år sitt hem för sjömän. Detta blev vida känt för den kärleksfulla vård hemmets mångåriga föreståndarinna Gustava Andersson, Stava Moster kallad, ägnade sina gäster. Föreningen existerar än i dag med rektor Hugo Grönroos som ordförande. Sjömanshemmet, som under flere decennier arbetat i föreningens hus vid Storagatan 11, föreståes sedan 1937 av föreståndaren vid Ålands Kock- och Stuertskola Johan Lönroth. Hans företrädare var skolans mångårige föreståndare Nestor Karlsson.

År 1893 bildades i Mariehamn en förening, vars ändamål var att arbeta för »främjandet av den åländska hembygdens sjöfart». Föreningen erhöll namnet »Ålands Skeppsbefälhafvarförening i Mariehamns stad». Walter Sjöblom framhåller att föreningen intill 1911 förmått åstadkomma rätt mycket, som »länt Åland till nytta».[1]) I kapitlen om kommunikationerna och näringarna har flere uppgifter givits om denna aktiva förenings insatser till fromma för den åländska sjöfarten. Vid tiden för Mariehamns 100-årsjubileum är ordförande i Ålands Skeppsbefälhavareförening — såsom dess namn nu lyder — skeppsredare Anton Häggblom och sekreterare lotsfördelningschefen Yrjö Sjöroos.

De två föregående föreningarna är att hänföras till sjöfartsnäringens område. Men även handeln hade för femtio år sedan sin egen förening, Handelsföreningen i Mariehamn, startad år 1909. Dess första ordförande var handlande Isak Rostén och sekreterare konsul Erik Nylund. Sedan Ålands Köpmannaförening grundlagts år 1927, kom handelsföreningens betydelse att vara ringa, varför dess verksamhet nedlades under 1940-talet.

Ålands Köpmannaförening är en livaktig yrkesförening, som vid sitt kvartsekeljubileum år 1952 utgav en jubileumsskrift, vari bokhandlare Frej Liewendahl författat den historiska översikten av föreningens verksamhet. Under de senaste åren har föreningen arrangerat väl besökta varumässor i Mariehamn. Föreningens ordförande har varit köpmannen och skeppsredaren Albert Jansson 1927—1947, köpman Sven Eriksson 1948—1956, köpman Jan-Erik Eriksson 1957—1960 och sedan 1961 köpman Anton Kalmer. Ombudsman i föreningen och föreståndare för dess bokföringsbyrå är dipl.ekonom Viking Granskog.

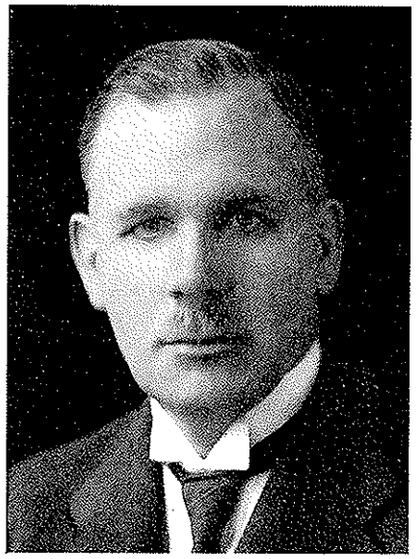
I denna bok skymtar i de olika avsnitten flera av näringslivets sammanslutningar. Särskilt i kapitlet om kommunikationerna och jämväl i detta kan vi ta del av dessa sammanslutningars viktigaste åtgärder för förkovrandet av samfärdseln på Mariehamn och av näringarna. En allmän sådan sammanslutning är Ålands Handelskammare, vars namn intill år 1954 var Handelskammarföreningen i Mariehamn. Denna organisation har under en följd av år arbetat för att bryta Mariehamn ur det isolerade läge, staden uti många decennier, ja inemot hundra år, befunnit sig. Ansträngningarna har även gett resultat, varom vi närmare erhåller besked i kapitlet Kommunikationerna.

I korthet kan handelskammaren definieras som en på sammanslutning mellan näringsidkare grundad institution, som har till ändamål att för visst område

[1]) Sjöblom a.a. II s. 190.



Albert Jansson



Sven Eriksson

främja handelns, industrins, sjöfartens och kommunikationsväsendets intressen. Till skillnad från andra näringsorganisationer är handelskammarens uppgift icke begränsad till ett visst avsnitt av näringslivet. Den företräder näringslivets alla grenar och kommunikationsväsendet i dess skilda förgreningar.

Handelskammarföreningen i Mariehamn bildades år 1945. År 1953 ombildades den och erhöll från ingången av år 1954 namnet Ålands handelskammare. Som dess ordförande har fungerat fil.mag. Matts Dreijer år 1945, bankdirektör Tor Brenning 1946—1954 och försäkringsdirektör B. J. Palme sedan 1955. Som ombudsman har tjänstgjort Matts Dreijer, 1946—1952, kontorschef Holger Stenius 1953—1960 och pol.mag. Knut Mattsson sedan 1961. Vid tiden för stadens 100-årsjubileum fungerade som viceordförande i handelskammaren bankdirektör Thorvald Eriksson och skeppsredare Wald. Höglund, vardera sedan år 1955. Styrelsen omfattar förutom ordföranden och viceordförandena 18 ledamöter. Av samtliga styrelseledamöter representerar år 1961 fem sjöfartsnäringen och lika många handeln, tre industrin, två jordbruket och en ledamot kommunikations-, bank, försäkrings- respektive telefonväsendet samt en ledamot vetenskaplig forskning. Medlemsantalet i handelskammaren var vid ingången av år 1961 308.

Under sin verksamhetstid har handelskammaren för att sporra den åländska företagsamheten föranstaltat två kongresser i Mariehamn och ett rådplägningsmöte i Degerby. Den har sedan sin tillkomst årligen utgivit en årsbok, vari ingår som särskilt avsnitt en redogörelse över Ålands näringsliv under repektive år.

För att befrämja den åländska småindustrin och tillvarataga dess yrkesintressen



Styrelsen för Ålands handelskammare sammanträder. Från höger ser vi Wald. Höglund, Lennart Karlsson, Jarl Hacklin, Jan-Erik Eriksson, Matts Dreijer, Knut Mattsson, B. J. Palme, Algot Johansson, Thorvald Eriksson, Frej Liewendahl, Paul Johnsson och John Linde.

bildades år 1957 i Mariehamn Ålands Företagarförening. »Då föreningen är en led i ett större ekonomiskt sammanhang och beroende av sakkunskap och impulser på det ekonomiska området», ingår i dess av fem medlemmar bestående styrelse en medlem, utsedd av Ålands landskapsstyrelse och en av Ålands handelskammare. Företagarföreningen har redan under sin nära femåriga verksamhet hunnit med att lösa många svåra avsättningsproblem för Ålands småindustriidkare. Föreningens ordförande är sedan starten dipl.ekonom Klas Eklund, och dess ombudsman och sekreterare år 1961 köpman Ludvig Nordberg.

Förutom av de tidigare nämnda organisationerna, Föreningen för Sjömanshemmet i Mariehamn och Ålands Skeppsbefälhavareförening, representeras sjöfartsnäringen i Mariehamn av några andra både allmänna och fackliga föreningar. Till den föregående gruppen kan vi räkna Förbundet för främjandet av Ålands Sjöfart. Enär i avsnittet om sjöfartsnäringen ingår uppgifter om denna förening, skall här allenast kompletteringsvis nämnas, att som ordförande i denna förening fungerat sjöfartsrådet Gustaf Eriksson 1939—1947, sjöfartsrådet Arthur Andersson 1948—1955 och därefter skeppsredare Arthur Karlsson. Som ombudsman har vicehäradshövding B. J. Palme tjänstgjort alltsedan år 1939.

Mariehamns främsta yrkesorganisation är obestridligen Ålands Redarförening. I anledning av att denna förening till sitt kvartsekeljubileum år 1959 utgivit en



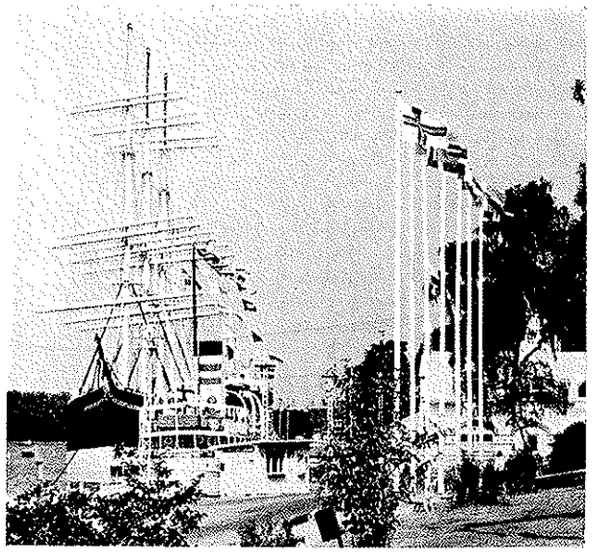
Ålands Köpmannaförenings styrelse 1961. Stående fr. höger Anton Kalmer, Börje Borenius, Frida Tötterman, M. Mattsson och Helge Sölgén. Sittande fr. höger Arne Backman, Jarl Hacklin och Paul Eriksson.

av fil.mag. Georg Kåhre författad historik, skall här allenast förutom hänvisning till ifrågavarande bok och jämväl till ovanvarande avsnitt om sjöfartsnäringen, där särskilda uppgifter om redarföreningen ingår, kompletteringsvis nämnas, att föreningens dottersammanslutning, Utrikessjöfartens Arbetsgivareförening sedan år 1955 handhar de åländska rederiernas arbetsgivarfrågor. Vicehäradshövding Stig Lundqvist leder vardera föreningens verksamhet i egenskap av verkställande direktör, vilken post han tillträdde år 1952.

Handelsväsendet i Mariehamn representeras ej allenast av den ovan presenterade Ålands Köpmannaförening, utan även av Ålands Handelslagsdistrikt. Denna organisation är den kooperativa handelns centralförbund på Åland, medan åter Köpmannaföreningen tillvaratar den privata handelns intressen. Ordförande i Ålands handelslagsdistrikt är bonden Nils Clemes, medan sekreteraruppdraget åvilar konsulent Birger Strandell.

Turismens centralorganisation är Ålands Turistförening, om vars verksamhet hänvisas till avsnittet Turismen. Ordförande i föreningen är bokhandlare Frej Liewendahl. Sekreterare och verksamhetsledare i föreningen är byråföreståndare Runar Åkerfelt.

Såsom producenter har de åländska jordbrukarna en egen central sammanslutning i Mariehamn, Ålands Producentförbund, vars ordförande är häradsdomare Lennart Mattsson och sekreterare konsulent Hilding Mattsson. Den andra



Nordens flaggor hälsar resenären i Västerhamn.

av jordbrukarnas centralorganisationer, Delegationen för Ålands Lantmannagillen utövar även sin kontorsverksamhet från Mariehamn. Ordförande i delegationen är vicelantrådet Verner Jansson och sekreterare agronom Ernst Johansson.

Industrin, förutom småindustrin, såsom ovan anförts, saknar en egen fackorganisation. Däremot existerar i Mariehamn en särskild förening för konservindustrin, Ålands Konservindustriidkares Förening med affärsmannen Olof Lindström som ordförande och pol. mag. Knut Mattsson som sekreterare.

Fiskerinäringen har i Mariehamn tvenne organisationer, Ålands Fiskarförbund, som omfattar 25 lokala fiskarföreningar och Havsfiskareföreningen. I det förra fungerar folkskolläraren Evald Häggblom som ordförande och konsulent Magnus Westling som sekreterare och i den senare bankdirektör Jan Sundberg som ordförande och konsulent Westling jämväl som sekreterare.

Då Mariehamns Gårdsägareförening den 11 mars 1933 ingick med en framställning till stadsfullmäktige om uppförande av ett utsiktstorn på Badhusberget, var föreningen en ung och energisk organisation. Föreningens förslag till nya initiativ till fromma för stadens invånare, varav en icke oväsentlig del var gårdsägare, låg före andra världskriget ofta på stadsfullmäktiges bord och föranledde livlig diskussion. Sedan Mariehamns invånarantal ökats utan att gårdsägarnas antal i samma proportion tilltagit, och sedan organisationsväsendet i staden förkovrats, har föreningens betydelse som en allmän organisation för stadens invånare blivit ringa. Föreningen sysslar numera merendels med rena fackfrågor. Ordförande i föreningen är byggmästare Hugo Eriksson och sekreterare köpman E. R. Granlund.

Utöver de ovanuppräknade existerar i staden ytterligare ett antal rent fackliga organisationer.

Sammanfattning och slutsatser

Av innehållet i detta kapitel kan om Mariehamns näringar konstateras, att de under det gångna halvseklet, särskilt under det senaste decenniet, utvecklat sig positivt. Huvudnäringen, sjöfarten, har därvid gått i spetsen och, trots hård internationell konkurrens, hävdat sig väl på såväl tramp- som linjefartens område.

Handeln och turismen uppvisar årligen uppåtgående kurvor. Byggnadsverksamheten i staden har under halvseklets sista decennium varit synnerligen livlig och bristen på bostäder, som under åren efter det andra världskriget var kännbar på grund av den från landsbygden alltmer växande inflyttningen, har numera eliminerats.

Industrin, i synnerhet den medelstora, men i viss mån jämväl småindustrin, som visserligen fått ett fotfäste i Mariehamn, har fortsättningsvis stora svårigheter att övervinna för att befästa sin ställning. Landskapets insulära läge med följande höga fraktomkostnader och den dyra elenergin är de för Åland särtecknande faktorerna, vilka bidrar till att en industriell expansion för närvarande omöjliggöres. Vid en blick framåt skymtar likväl en liten ljusning uti atomkraften. Trålfiskets tidevarv har inletts, vilket medfört, att Mariehamn utvecklats jämväl till ett fiskeläge.

Stora kapitalinvesteringar är i framtiden av nöden för att upphjälpa de sektorer av näringarna, som visat sig vara livskraftiga. Kapitalbildningen inom landskapet har visserligen ökat snabbt, men förslår ännu icke till investeringsbehoven, som för närvarande är mycket stora särskilt för sjöfartsnäringen, byggnadsverksamheten och turismen.

Situationen för Mariehamns näringsliv kan vid tiden för stadens hundraårsjubileum betecknas som god, oaktat förenämnda negativa drag. De förefintliga svårigheterna kommer säkerligen att lösas. Men det är därvid nödvändigt, att landskapets samtliga invånare med gemensamma krafter skrider till effektiva åtgärder för att bemästra svårigheterna. När detta lyckats kommer Ålands stora problem av i dag, emigrationen, särskilt från den åländska landsbygden, att kunna stävjas. En ökning av utkomstmöjligheterna inom landskapet, särskilt för ungdomen, är aktull så länge emigrationen pågår. Denna fråga berör i främsta rummet Mariehamns näringsliv, som vi ytterligare äger utveckla.

KOMMUNIKATIONERNA

Av B. J. Palme

Goda kommunikationer — ett livsvillkor

Goda kommunikationer med omvärlden är ett livsvillkor för Mariehamn, det insulära Ålands enda stad. Redan den omständigheten att Mariehamn är den viktigaste utskeppningshamnen för fasta Åland förutsätter, att stadens kommunikationer till sjöss och till lands samt luftledes är utmärkta. Och fasta Åland är landskapets betydelsefullaste landsdel, vilken utgör ett överproduktionsområde för jordbruks- och skogsbruksprodukter. Även huvudparten av det till Åland inkommande godset fraktas till Mariehamn med fartyg eller flyg. Ytterligare kommer, att staden är den centrala orten för all passagerarbefordran från och till Åland. Det sakförhållandet, att Mariehamns kommunikationer med landsbygden under de senaste decennierna avsevärt förbättrats, har intensifierat stadens betydelse som huvudort för hela den åländska landsbygden.[1])

Mariehamns ställning som fasta Ålands hamnstad har självfallet varit av stor betydelse för stadens utveckling. Och en hamnstad utan goda kommunikationer, vilka undergår den successiva förbättring utvecklingen påfordrar, förlorar sin existensmöjlighet i denna sin egenskap. Omvårdnaden av sin stads kommunikationer har därför alltid legat mariehamnarna varmt om hjärtat. De har ej sparat någon möda för att efter råd och lägenhet förbättra dem. De har till fullo insett betydelsen av den allmänt erkända sentensen, att ju bättre ett samhälles kommunikationer är, på desto högre nivå i såväl materiellt som andligt avseende står dess befolkning. I detta sammanhang bör poängteras, att både mariehamnarna och övriga ålänningar bör fästa sin uppmärksamhet vid det faktum, att måttstocken för den kulturella nivå, varpå Mariehamns och jämväl hela landskapet Ålands samhällsliv befinner sig, utgörs av det tillstånd, vari Mariehamns kommunikationer befinner sig.

I de följande avsnitten skall i stora drag redogöras för utvecklingen av kommunikationerna på Mariehamn sjövägen, landvägen och luftledes sedan år 1911. Härvid kommer vi, dagens mariehamnare att varsna, att vi i arv av föregående generationer erhållit ett skapelseverk, vilket vi äger väl förvalta och effektivt utveckla till gagn icke allenast för oss ålänningar av i dag, utan även för våra efterföljande släktled.

[1]) Stig Jaatinen framhåller i sin artikel »De senaste decenniernas befolknings- och näringsgeografiska utveckling på Åland», publicerad i Geografiska Sällskapets i Finland Tidskrift Terra Nr 2/54 s. 44 f. bl.a.: »Stadens tillväxt måste ses mot bakgrunden av utvecklingen och differentieringen av dess funktionella struktur. Jämsides med det alltmer förbättrade kommunikationsnätet har stadens betydelse som centralort för hela den åländska landsbygden ökats.»

Kommunikationerna till sjöss

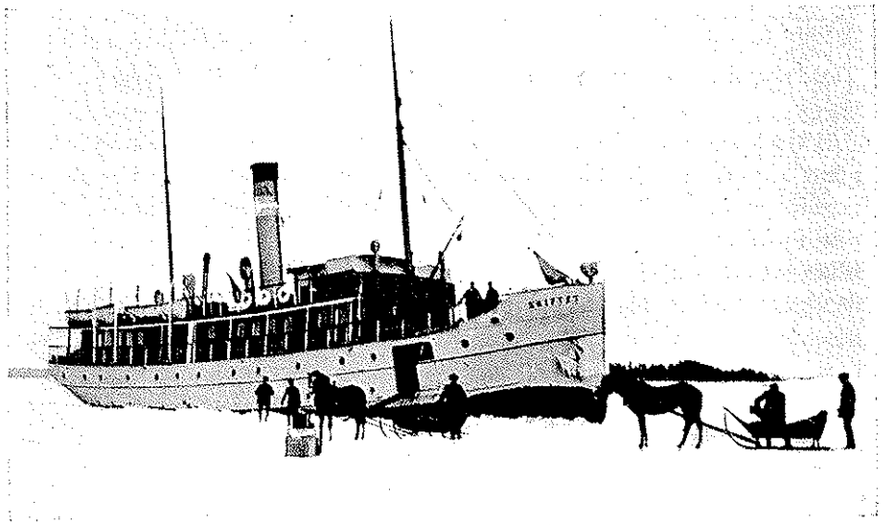
Turbåtstrafiken före första världskriget

Utvecklingen av Mariehamns samfärdsel med omvärlden var under stadens första halvsekel mindre tillfredsställande. Ännu in på 1900-talet var kommunikationerna sjövägen till Mariehamn relativt miserabla, ja de hade t.o.m. i någon mån försämrats i slutet av 1900-talets första decennium. Walter Sjöblom framhåller härom i sitt verk »Mariehamns stads historia 1861—1911» bl.a., att »under de senaste åren har staden Mariehamn icke stått i direkt ångbåtsförbindelse med Stockholm. Att landets hela näringsliv därmed drabbats av ett mycket hårt slag, ligger i öppen dag för envar, vilken känner de ekonomiska förhållandena på Åland».[1])

En av huvudorsakerna till ovanrelaterat tillstånd anser Ernst Lindberg vara följande: »Man har funnit, att för vinnande av tid på den alltmer anlitade Stockholmslinjen borde trafiken på skärgården och Mariehamn åtskiljas från denna, samt en särskild ångare anskaffas för sistnämnda ändamål. Vid Borebolagets stämma i mars 1907 fattades även beslut om en sådan under förutsättning att postbidraget 500 mark per tur och retur erhölls».[2]) Ehuru Borebolagets anhållan härom avslogs av senaten, godkändes likväl förslaget av bolagets extra stämma den 4 juni 1907. När dessa Borebolagets planer blev kända på Åland, skred man här till resoluta motåtgärder. De åländska lantdagsmännen, redaktör Julius Sundblom och fil.mag. K. J. Karlsson, inlämnade sålunda till 1907-års lantdag en petition i denna för Mariehamn och hela fasta Åland viktiga kommunikationsfråga. Resultatet av deras ansträngningar blev, att senaten år 1908 tillsatte en kommitté med medicinalrådet, sedermera landshövdingen i landskapet Åland, dr L. W. Fagerlund som ordförande. Denna kommitté avgav sitt betänkande den 15 maj 1911.[3])

Emellertid hade Borebolagets beslut gått i fullbordan, och i oktober 1908 levererade åbovarvet W:m Crichton & Co. A.B. den beställda skärgårdsångaren, som erhöll namnet Skiftet. Fartyget kostade Borebolaget 350.000 mark, ett relativt högt pris på den tiden, men så var det även byggt till Lloyds högsta klass med en maskinstyrka av 500 hkr, som gav det en fart av 11 knop. Fartyget mätte 366 brt och hade sovplatser för 42 I kl. passagerare, medan andra klass helt saknades och passagerarna i tredje klass hänvisades till två större rum. Från oktober 1908 insattes fartyget på linjen Åbo—skärgården—Mariehamn med tre turer i veckan, varav en tur utsträcktes till Stockholm. Detta för skärgårdsborna tillfredsställande arrangemang kunde likväl icke accepteras av mariehamnarna och invånarna på fasta Åland vad angick deras kommunikationer på Stockholm.

[1]) Del II s. 255.
[2]) Åbo sjöfartshistoria III s. 301.
[3]) Betänkandets slutklämmar ingår in extenso i Sjöbloms a.a. del II s. 251 ff.



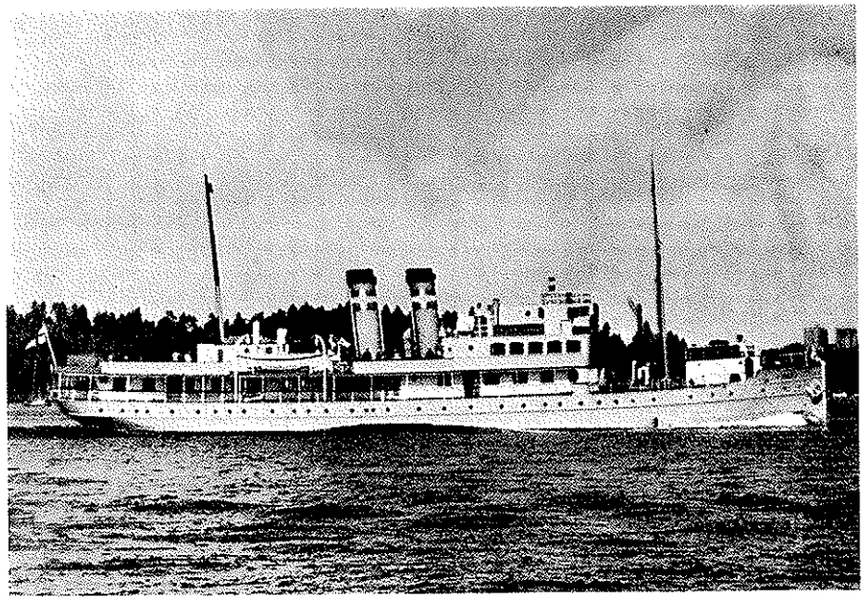
Isbrytande skärgårdsångf. Skiftet

På grund av mindre god lönsamhet togs Skiftet helt ur trafik under sommarhalvåret 1909 och 1910. Däremot upprätthöll Skiftet åter sommartrafiken 1911 på ovanrelaterat sätt. Lindberg anför i anledning härav, att »skärgårdstrafiken var allt fortfarande föremål för Borebolagets uppmärksamhet. Men stridiga intressen gjorde, att man icke kunde uträtta det man ville. Än gjorde statsmyndigheterna, än ålänningarna sitt till att underhålla en misstämning. En anhållan år 1910 om lån och subvention för trafikens utveckling avslogs».

Omedelbart efter Mariehamns 50-årsjubileum förbättrades turbåtstrafiken på staden. Lindberg framhåller härom, att »trafiken 1911—13 var ordnad sålunda, att Delet gjorde sommarturerna medan Skiftet gick om vintern. Därjämte underhöll av bolaget anskaffade mindre ångare trafik mellan Degerby och fasta Åland i kombination med de direkta turerna på Stockholm. Till en början hade man motorslupen Postiljon, som 1912 efterföljdes av bogserbåten Postiljon II och följande år av ångslupen Skärgården. Sistnämnda anordning godkändes dock icke av ålänningarna, som fasthöllo vid kravet att de stora båtarna skulle anlöpa Mariehamn». Ångaren Delet, som Borebolaget inköpt i maj 1911, mätte 193 brt och hade 41 hyttplatser. Till tredjeklasspassagerarnas förfogande fanns en större salong. Delet såldes av Borebolaget år 1917 och efter en kort sejour i farvattnen kring Lovisa, återbördades den år 1923 till Åbo med Ångfartygs A.B. Kusten som ägare. Delet trafikerade därefter linjen Åbo—skärgården—Mariehamn ända in på 1930-talet.

Den förbättring turbåtstrafiken på Mariehamn under våren 1911 syntes gå till mötes blev ej långvarig. Den 23 september 1911 meddelade Borebolaget, att Skiftet från den 15 oktober ej längre skulle anlöpa staden. Som orsak härtill anfördes, att tidtabellen för det nyinsatta kurirtåget St. Petersburg—Åbo icke tillät anlöpandet av Mariehamn. Nämnda datum verkställdes även detta för ålänningarna drastiska beslut. Likväl kombinerades en av Delets veckoturer med Skiftets motsvarande tur på linjen Åbo—Stockholm och vice versa sålunda, att omstigning ägde rum i Degerby. En kort tid härefter överraskades ålänningarna av ett förslag till nyordning av ålandstrafiken. I tidningen Åland av den 28 oktober 1911 ingick en notis om detta förslag, som tidigare varit publicerat i Åbo Underrättelser. Det gick ut på, att på västra sidan av den vik, som ligger strax norrom Herrö, skulle anläggas en brygga, stark nog för att de Åbo—Stockholm trafikerande ångarna skulle kunna angöra densamma. Därifrån skulle en smalspårig järnväg dragas genom Jomala kyrkoby upp till Godby med en bibana till Mariehamn. På detta sätt, framhöll artikelförfattaren, skulle hela fasta Åland komma i god och nära förbindelse med den stora stråkvägen förbi Ledsund. Författarens verkliga torped mot Mariehamns kommunikationer avskjöts till sist i artikeln. Han påpekade nämligen, att detta arrangemang skulle komma en större del av Ålands befolkning till godo, än om Mariehamn skulle göras till centralort för förbindelserna med det finländska och svenska fastlandet.

Mariehamns och även fasta Ålands kommunikationer försämrades i hög grad genom denna Borebolagets åtgärd. Vad beträffar förslaget om att lämna Mariehamn helt på sidan om Åbo—stockholmstrafiken utgjorde det en uppenbar fara för utvecklingen av Mariehamns kommunikationer. Inseende detta vidtog man från stadsbornas sida omedelbara motåtgärder. Den 20 november 1911 sammanträdde stadsfullmäktige i Mariehamn för att dryfta den uppkomna situationen. Bland de närvarande ledamöterna märktes förutom ordföranden,tullförvaltare Leon. Hagman och viceordföranden, stadsläkare Arthur Gylling, även några andra av Ålands mest prominenta personer inom föregående generation, nämligen redaktör Julius Sundblom, sjökapten, sedermera sjöfartsrådet August Troberg och vicekonsul, sedermera kommerserådet Robert Mattsson. Ordförande Hagman anförde härvid, att ministerrådet icke ansett hinder möta, att staten med Finska Ångfartygs Aktiebolaget och Ångfartygs Aktiebolaget Bore skulle uppgöra kontrakt på åtta år, vari dessa bolag skulle förbinda sig att från år 1912 dagligen upprätthålla ångbåtsförbindelsen mellan Åbo och Stockholm mot årliga subsidier ur statsmedel till ett belopp av 300.000 mark, förutom den för postbefordran utgående ersättningen, 2.000 mark i veckan för vartdera bolaget. Mariehamn skulle likväl ej anlöpas av bolagens ångfartyg. Ordföranden gav därefter en exposé över frågans stora bärvidd för Mariehamns och hela Ålands befolkning. Stadsfullmäktige beslöt enhälligt att ingå till Hans Kejserliga Majestät med en underdånig hemställan om ångbåtskommunikationernas ordnande på ett för Mariehamn och landskapet mera förmånligt sätt. Därpå valdes ordförande Hagman att tillsammans med bankdirektören Otto Tamelander inlämna denna hemställan till senaten. Redigeringen av hemställan överlämnades till de två deputeradena jämte ledamöterna, redaktör Julius Sundblom och häradshövding Hj. Sundel. Representanterna för landsbygden i denna kommunikationsfråga,



Passagerarångfartyget Bore I

vilka redan vistades i Helsingfors, skulle per telegram anmodas att invänta deputeradena från Mariehamn för en gemensam aktion.

Med vetskap om aktionens positiva resultat är det av stort intresse att få ta del av huvudinnehållet i denna hemställan, som förmådde senaten att skrida till sådana åtgärder, som icke allenast räddade Mariehamn ur den överhängande faran att förlora sina dåtida viktigaste förbindelser med omvärlden, utan även gav staden bättre kommunikationer än vad den tidigare haft. Det väsentligaste innehållet i denna hemställan var sålydande:

»Stormäktigste Allernådigste Kejsare och Storfurste.

Frukterna av de sista årtiondenas intensiva järnvägsarbete i landet hava icke uti nämnvärd grad kommit den åländska befolkningen till del, och likväl erlägger denna befolkning skatter minst lika dryga som landets övriga invånare, vartill kommer att den högst betydande åländska sjöfarten — Ålands flotta utgör ungefär en tredjedel av landets hela segelflotta — rätt väsentligt, om och indirekt, bidrager till landets inkomster. Den åländska befolkningen måste liksom landets övriga inbyggare ställa krav på det allmänna, då det gäller arbetet för dess förkovran och framåtskridande, och Ålands avskilda läge gör, att dess behov av tidsenliga sjökommunikationer året om oundgängligen måste tillgodoses, såvida icke denna landsdel helt och hållet skall hämmas i sin utveckling. Olika meningar kunna icke råda därom, att det för den enskilda företagsamheten är omöjligt upprätthålla regelbunden ångbåtsförbindelse med såväl Åbo som Stockholm, av vilka orter den sistnämnda utgör den naturligaste avsättningsplatsen för hela den

åländska exporten, och våga vi förty göra gällande, att det är regeringens oavvisliga skyldighet att här träda hjälpande emellan. Det synes oss även att landets regering godkänt en sådan uppfattning, då den vid upprepade tillfällen beviljat anslag åt de ångbåtsbolag, vilka med sina ångare trafikerat linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm. Denna synpunkt har godkänts av landets ständer, då dessa vid 1894-års lantdag petitionerade om tillräckligt understöd för upprätthållande av vintertrafik å nämnda linje.

Sedan den 15 nyssvikne oktober hava emellertid, till vår stora överraskning, Finska Ångfartygs Aktiebolagets och Ångfartygs Aktiebolaget Bores ångare, vilka med statsunderstöd upprätthålla trafiken Åbo—Stockholm, helt och hållet upphört att anlöpa Mariehamn, den enda verkliga och naturliga centralorten för den åländska exporten och importen och som dessutom har förmånen att äga den bästa möjliga, året om isfria hamn. — — —

Då vi numera erfarit, att en subvention av 300.000 mark årligen, förutom nu utgående anslag för postbefordringen, kommer att tilldelas bemälda bolag för möjliggörande av dagliga turer på linjen Åbo—Stockholm, våga i djupaste underdånighet hos Eders Kejserliga Majestät vi anhålla, att vid uppgörande av kontrakt angående ifrågavarande dagliga trafik de av oss nu framhållna synpunkterna och de berättigade åländska kraven på en tidsenlig kommunikation bliva beaktade sålunda, att de ångbåtsbolag, vilka komma att upprätthålla ifrågavarande trafik, förpliktas att varje resa eller, om detta icke skulle låta sig göra, åtminstone tre gånger i veckan i vardera riktningen anlöpa Mariehamn, allrahelst invikningen till denna ort tager i anspråk mindre än en timme. — — —

Skulle Eders Kejserliga Majestät emellertid icke finna för gott till denna vår underdåniga framställning bifalla, våga underdånigast vi anhålla om, att åt ett bolag med hemort på Åland måtte beviljas ett statsbidrag av en gång för alla 600.000 mark att användas till inköp av en lämplig ångare för upprätthållande av tidsenlig trafik på linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm hela året om, samt att åt denna ångare därjämte tillförsäkras en tillräcklig årlig statssubvention. — — —

I djupaste vördnad och trohet framhärda Eders Kejserliga Majestäts tropliktigaste undersåtar

Stadsfullmäktige i Mariehamn
Leon. Hagman
Ordförande.»

Uppenbart hade även de åländska lantdagsmännens och de delegerades personliga demarscher i Helsingfors bidragit till det lyckliga resultatet. Mariehamnarna kunde nu andas ut och med tillförsikt se framtiden an. Herröförslaget hade icke vunnit genklang, men såsom vi ännu i detta kapitel får se, kommer förslaget längre fram att åter spöka i Mariehamns kommunikationshistoria.

Då de av staten subventionerade dagliga turerna Åbo—Stockholm och vice versa den 1 januari 1912 begynte, var ålänningarna garanterade för att Mariehamn skulle anlöpas under två turer i veckan både från och till Åbo respektive

Stockholm. Denna trafik upprätthöll de samseglande bolagen Bore och FÅA med fyra ångfartyg, nämligen Bore I och Bore II, Oihonna samt Wellamo d.ä., Borebolagets nybyggda ångare Skiftet hade omhänder vintertrafiken på linjen Åbo—skärgården—Mariehamn, medan dess ångare Delet deltog med andra fartyg i upprätthållande av sommartrafiken på samma rutt.

Under sommarperioden och delvis även under den sk. menförestiden trafikerade sedan 35 år tillbaka Ångbåts AB Ålands ångfartyg Åland jämväl sistnämnda linje. Veckoturernas antal var två, men utökades tidtals till tre. Från senhösten 1912 insatte Ålandsbolaget ånyo ångfartyget Sven Dufva på linjen. Sedan sommarsäsongen 1911 trafikerade den av Ålands Skärgård A/B nybyggda skärgårdsångaren »Ålands Skärgård» på 78 brt jämväl linjen.[1]) Samfärdseln sjöledes mellan Mariehamn och dess närmaste skärgårdsområde upprätthölls av ångslupen Betty. Mariehamn var vid denna tid en kurort, vilket medförde, att turångarna på linjen Stockholm—Hangö—Helsingfors—St.Petersburg under badsäsongen anlöpte Mariehamn. De fartyg som under åren 1911—1914 gick på denna linje var ångarna Prinsessan Margareta och Wellamo.

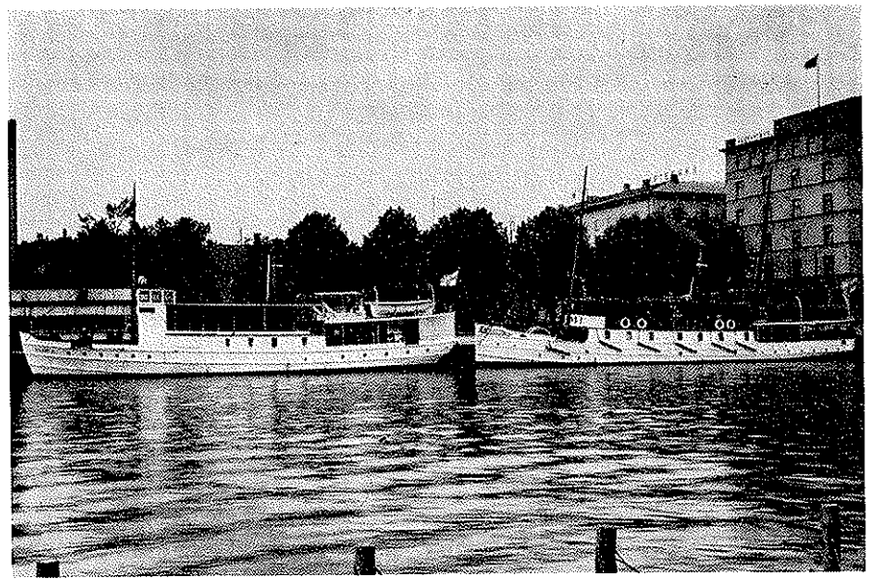
I stora drag fortgick turbåtstrafiken på Mariehamn under åren 1912—1914 på relaterat sätt. Under den passagerarrika sommarsäsongen anlöptes staden av turbåtar upp till femton gånger i veckan. Under vintersäsongen nedgick turernas antal till tre — fyra per vecka. Sommartrafiken uppfyllde dåtida anspråk på goda kommunikationer med omvärlden, varemot vintertrafiken ej gjorde det.

Järnvägs- och ångfärjeplanerna våren 1914

Den 18 april 1914 meddelade tidningen Åland, att järnväg hade planerats från Riihimäki järnvägsstation till Nystad, varvid man tänkt sig, att trafiken från Nystad skulle förmedlas med ångfärja till en senare bestämd färjändpunkt på norra Åland. Därifrån skulle järnväg dragas över Åland antingen till Hammarudda eller Mariehamn. Från denna ort skulle åter en ångfärja förmedla trafiken till Kapellskär på svenska sidan, dit man hade för avsikt att draga järnväg från Stockholm. Tidningen Åland framhöll för sin del, att dessa planer understöddes livligt på Åland. För inledande av samarbete med den i Nystad tillsatta järnvägskommittén skulle även på Åland utses en kommitté, bestående av fem ordinarie ledamöter och fem suppleanter.

Den 25 maj 1914 föredrogs i stadsfullmäktige i Mariehamn en från stadsfullmäktige i Nystad inkommen skrivelse av den 29 april 1914. Till denna var bilagt en broschyr med titeln »Jernväg ifrån Riihimäki till Nystad» och en karta över järnvägens tilltänkta sträckning. Stadsfullmäktige i Nystad anhöll i sin skrivelse, att stadsfullmäktige i Mariehamn måtte vidtaga åtgärder för inledande av samarbete för åstadkommande av en trafikled från Nystad till Stockholm över Åland

[1]) Se närmare om dessa fartyg och deras rutter i Sjöbloms a.a. del II s. 223 f o.s. 226.



Skärgårdsångf. Åland (t.h.), sedermera Åland I, och Åland II i hemorten Åbo.

och via Mariehamn. Stadsfullmäktige i Mariehamn beslöt, att de föreliggande handlingarna skulle ställas i cirkulation inom fullmäktige.

Efter utbrottet av det första världskriget den 1 augusti 1914 förföll tillsvidare ifrågavarande planer. Efter krigets slut återupptogs de, men måste till slut avskrivas. Den ekonomiska situationen i riket efter kriget var ej längre lika god som före kriget. Staten kunde därför ej finansiera projektet. Utan statens hjälp förelåg ingen möjlighet att genomföra det. Och när de ekonomiska förhållandena senare gjorde det möjligt att i statens regi realisera planerna, hade bilismens era redan infallit, varför man ansåg det vara nödvändigt att se tiden an. Först efter bilismens allmänna genombrott i våra dagar har färjplanerna realiserats, varom redogöres i avsnittet »Färjtrafikens genombrott».

Turbåtstrafiken under första världskriget

Utbrottet av kriget mellan Ryssland och Tyskland den 1 augusti 1914 gjorde slut på den reguljära turbåtstrafiken på Mariehamn. Dock erhöll Sven Dufva något senare myndigheternas tillstånd att få återupptaga sina turer mellan Åbo—skärgården—Mariehamn. Fartyget måste likväl färdas vid dagsljus. Den 5 september 1914 upptogs trafikfrågan till behandling i stadsfullmäktige i Mariehamn. Resultatet av diskussionen blev, att stadsfullmäktige tillsatte en kommitté, vars uppgift var att undersöka möjligheterna, om flere turbåtar än Sven Dufva kunde

erhålla myndigheternas tillstånd till upprätthållande av trafiken på Mariehamn. Olyckligtvis inträffade några dagar senare en ubåtstorpedering. Den 7 september blev FÅA-ångaren Uleåborg på den nyupprättade krigstida linjen Raumo—Gävle sänkt av en tysk ubåt. Härefter var icke allenast vederbörande myndigheter, utan även fartygsbolagen negativt inställda till frågan om upprätthållande av trafiken inom sådana områden, där tyska ubåtar kunde tänkas operera.

Den 9 september upphörde på grund av Uleåborgs sänkning Sven Dufvas turer på Mariehamn. Mariehamn kom därefter att under inemot ett halft år förbli utan turbåtstrafik. De fartyg, som tidigare regelbundet trafikerat Mariehamn, var dels upplagda och dels förhyrda av ryska marinen. Den 19 november 1914 behandlade stadsfullmäktige frågan om att anordna trafiken på Mariehamn med svenska fartyg, vilka icke ansågs vara utsatta för torpederingsfaran. Vicekonsul Nylund och redaktör Sundblom förseddes med erforderliga fullmakter. Men förrän de hade hunnit uppnå något resultat i antytt avseende, meddelade Borebolaget, att det under vinterperioden 1915, då faran för torpedering från tyska ubåtars sida var minimal, skulle återuppta trafiken på linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm. Även Skiftet skulle insättas under vintersäsongen i ordinär trafik mellan Åbo—skärgården—Mariehamn.

Från ingången av februari 1915 begynet Bore I och Transitobolagets ångare Nordstjernan med sina turer på linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm. Bore I, som skymtat i det föregående såsom ett av de fartyg, vilka från ingången av år 1912 upprätthållit ovanvarande linjetrafik, mäter 771 brt och har en maskinstyrka om 1.100 hkr. Hyttplatser fanns vid denna tid för 64 passagerare i I kl. och 26 i II kl. Fartyget är ett av dem, som längst varit i trafik på denna linje. Ännu i dag upprätthåller Bore I under sommarsäsongen turisttrafiken mellan Mariehamn och Stockholm. Nordstjernan, som jämväl under många decennier trafikerat på stockholmslinjen, inköptes år 1912 till Transitobolaget, ett med Borebolaget lierat företag. Fartyget, som mätte 718 brt och var byggt i Norrköping år 1871, är numera nedskrotat.

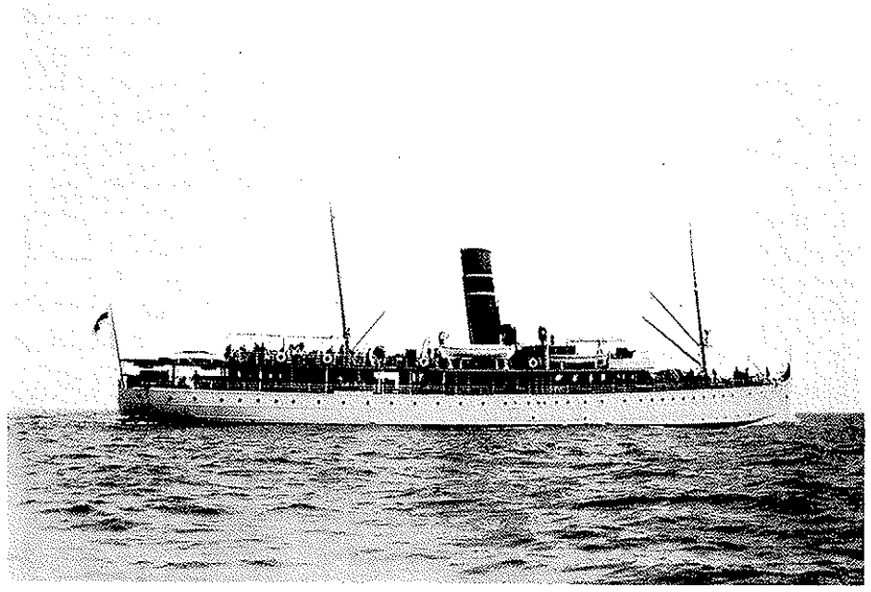
Under februari 1915 fortgick trafiken på Stockholm utan nämnvärda störingar. I mars 1915 begynte åboångaren Fråck trafikera samma linje som Bore I och Nordstjernan. Men dess kampanj avbröts hastigt i april 1915 genom att den sänktes av en tysk ubåt i Ålands hav. På grund härav inställdes alla turer på linjen. Bore I låg då i Stockholm och stannade där till årets slut. Fartyget blev därefter beordrat till Åbo och rekvirerades där av ryska marinen. Den krigstida turbåtstrafiken på stockholmslinjen under vintertid nedlades härmed och återupptogs ej längre under kriget.

Sommartrafiken på Mariehamn upprätthölls från 1915 kontinuerligt av de tidigare nämnda skärgårdsbåtarna jämte ångaren Norden och vintertrafiken under issäsongen 1915—16 av Skiftet. På grund av den kalla vintern måste isbrytarhjälp tidtals rekvireras. Efter avslutad kampanj meddelade Borebolaget till stadsfullmäktige i Mariehamn, att bolaget under Skiftets två senaste vinterkampanjer vidkänts förlust, varför bolaget ej ansåg sig kunna fortsätta med trafiken under följande vintersäsong. Den 10 juli 1916 hölls på grund härav i Mariehamn ett allmänt trafikmöte, vars resultat blev, att en den 2 september 1916 dagtecknad inlaga på de åländska kommunernas vägnar inlämnades till senaten. I inlagan anhölls om, att senaten måtte vidtaga erforderliga åtgärder för säkerställandet av ifrågavarande vinterkommunikationer, närmast i form av statssubvention för Skiftet. Sedan senaten på ett tillfredsställande sätt löst frågan, finner vi Skiftet åter på sin ordinarie linje från ingången av senhösten 1916. Men denna dess vinterkampanj skulle ej bli lång. Den 14 december 1916 stötte fartyget på en mina i Ledsundfarleden medan det befann sig på resa från Mariehamn till Åbo med såväl civila passagerare som ett stort antal ryska soldater. Fartyget gick omedelbart till botten. Av de ombordvarande räddades endast två civilpersoner och tre soldater.

En av de räddade, Conrad Häger, sedermera fyrvakt och bosatt i Hammarlands Mörby, berättade vid en intervju den 16 januari 1961 för författaren, att Skiftet avgick d. 14. 12. 1916 kl. 8 på morgonen från Mariehamn och beräknades anlöpa Degerby vid 10-tiden. Kl. 9.20, då fartyget befann sig i Ledsund-farleden inträffade explosionen. Minan exploderade under fartygsbottnen i närheten av förmasten. Skiftet sjönk under förloppet av en minut. De flesta ombordvarande, ett hundratal ryska soldater och officerare, bland de sistnämnda flere av det högsta militärbefälet på Åland, ävensom några civilpersoner, av vilka kronofogde Nummeli och tingsdomaren samt landskapets fångvaktare med en häktad var på väg till Föglö ting, och hela fartygspersonalen med befälhavaren Erik Bamberg, från Mariehamn, omkom genast. De nödställda, som höll sig fast vid den vid explosionen överbordslungade förmasten och en av fartygsstegarna, styvnade småningom i det iskalla vattnet och omkom förutom de fem ovannämnda, som bärgades efter c:a en timme. Själv höll sig Häger, iklädd bl.a. sin tjocka päls, som blev hans räddning, fast vid fartygsstegen och bärgades av en föglölots, som skyndat de nödställda till undsättning så snart han i Degerby fått kännedom om katastrofen.

Skärgårdstrafikens reguljära upprätthållare vintertid var nu borta. Andra för vintertrafiken lämpliga fartyg stod ej att uppbringa. Det såg faktiskt mörkt ut för vinterkommunikationerna på Mariehamn. Stadsfullmäktiges nye ordförande, stadsläkare Arthur Gylling, skred till omedelbara åtgärder. En hemställan i Mariehamns m.fl. kommuners namn om frågans snara lösning inlämnades till senaten i brådskande ordning. Senaten måste tyvärr avslå denna hemställan på grund av de rådande förhållandena, men meddelade tillika, att den uppdragit åt poststyrelsen att träffa avtal med de ryska marinmyndigheterna om ordnandet av åtminstone posttrafiken på linjen.

Under hösten 1917 anhöll åter Mariehamn m.fl. kommuner hos senaten, att isbrytaren Murtaja skulle upprätthålla vintertrafiken på Skiftets gamla linje. Den 1 november 1917 behandlade senaten frågan och beslöt att hos generalguvernören anhålla om åtgärder därhän, att isbrytaren Murtaja måtte friges från den ryska militärens rekvisition för att få användas i äskat avseende. Stora politiska omvälvningar inträffade strax därefter i Ryssland. Oktoberrevolutionen utbröt



Passagerarångf. Oihonna.

nämligen den 4 november 1917. Den 6 december 1917 förklarade lantdagen Finland vara en självständig stat. Kort därpå följde frihetskriget. Allt detta medförde, att under vintern 1918 fanns ingen möjlighet att få anordnat någon som helst regelbunden trafik på Mariehamn. FÅA-ångaren Baltic, assisterad av isbrytaren Murtaja, företog likväl under vintermånaderna 1918 ett par resor från Åbo till Mariehamn, men dessa var närmast avsedda för militärt ändamål.

Först den 1 juni 1918, sedan normala tider inträtt i Finland, återupptogs den reguljära turbåtstrafiken. I tidningen Åland ingår nämnda dag en notis, vari meddelades att mellan Borebolaget, FÅA och Stockholms Rederi Aktiebolag Svea ingåtts överenskommelse om regelbunden trafik på linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm. Härmed hade de under första världskriget rådande trafiksvårigheterna upphört.

Turbåtstrafiken under mellankrigsperioden

Då de samseglande bolagen den 1 juni 1918 tillkännagav, att de skulle vidtaga med turbåtstrafiken på linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm, hade FÅA och Svea redan inlett trafiken Åbo—Stockholm med var sitt fartyg, Oihonna och J. L. Runeberg. Mariehamn anlöptes ej. Borebolaget, som vid starten av

denna trafik i början av maj var utestängt från den till följd av tonnagebrist, hade under nämnda månad av Transitobolaget lyckats få inköpa Nordstjernan.[1])

Den 1 juni 1918 begynte den samseglingstrafik på linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm, som ännu i dag, 43 år senare, fortbestår. Rederiaktiebolaget Svea i Stockholm, som ej tidigare trafikerat linjen med turbåtar, kom sålunda nu in på denna, som härintills upprätthållits, sedan 1898 av Borebolaget allena och sedan år 1910 i samtrafik med FÅA.[2]) Antalet veckoturer i vardera riktningen fastställdes på samtrafikmötet till tre. Varje bolag påtog sig en tur i veckan i vardera riktningen. Anlöpandet av Mariehamn var ett villkor för erhållande av statssubvention. Denna bestämmelse gällde självfallet endast de inhemska bolagen. Dessutom ägde de sistnämnda bolagens turbåtar under vintern upptaga passagerare och last på fastställda ställen i skärgården mellan Åbo och Åland. För Sveabolaget blev till följd härav anlöpandet av Mariehamn vintertid med sin turbåt en uppoffring, i synnerhet då cabotageförbudet dessutom medförde, att detta bolags fartyg ej tilläts medföra passagerare eller last mellan Mariehamn och Åbo eller vice versa.

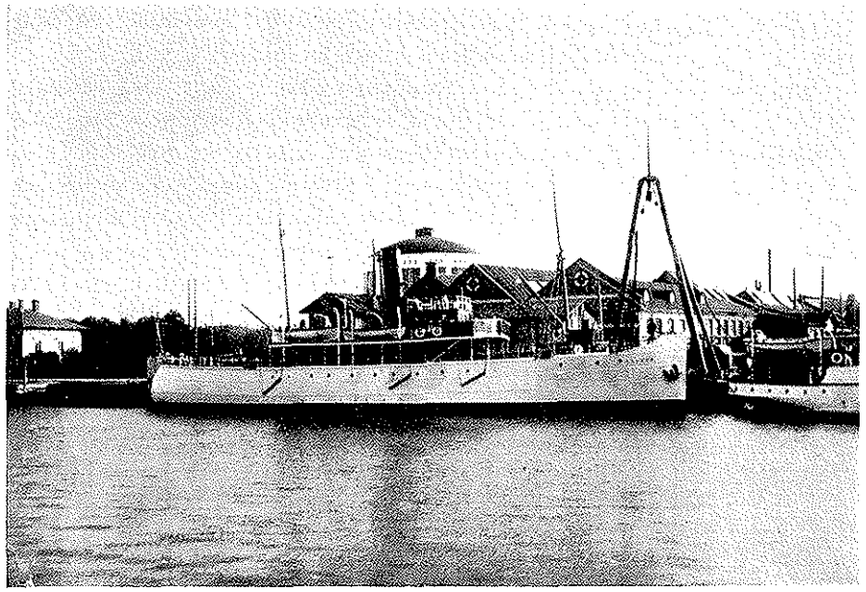
För den regelbundna gången året runt i denna trafik hade Borebolaget behov av en reservbåt. En lämplig svensk ångare, Halland, anskaffades härtill. Halland insattes år 1919 egentligen på linjen Åbo—Lübeck, men fartyget fick vid behov rycka in på Nordstjernans rutt. FÅA:s Oihonna hade ångaren von Döbeln såsom substitut. Sveabolagets ångare J. L. Runeberg var i längden ej lämplig för denna linje, varför den utbyttes mot Aeolus. Då även detta fartyg var mindre tillfredsställande i vintertrafik, insatte Sveabolaget på linjen från ingången av vintersäsongen 1921—22 det nybyggda och isförstärkta ångfartyget Heimdall. Även FÅA hade gått in för att upprätthålla vintertrafiken på linjen med starka isgående vinterångare. FÅA hade inköpt skrovet av Bore I, som helt nybyggdes och från år 1922 under namnet Hebe började sin kampanj. Tillfälligtvis trafikerades linjen under sommaren 1921 av ångfartyget Mailand.

Skärgårdstrafiken mellan Åbo och Mariehamn sköttes under sommarseglationen under hela efterkrigsperioden främst av Ålandsbolagets gamla trotjänare Åland, som därigenom kom att under mer än sextio år betjäna denna linje. Detta bolags andra ångare Sven Dufva var däremot ur leken. Den 12 april 1918 blev fartyget av de från Åbo på flykt varande röda och ryska skarorna sprängt vid sin kajplats invid Kanalbanken. Fartyget blev totalt förstört och sjönk. Det bärgades visserligen sedermera, men måste säljas som skrot. Förutom Åland trafikerade även Ålands Skärgård skärgårdslinjen. Fartygets redare var sjökapten Mainio E. Grönroos i Åbo. År 1921 utsågs kapten Grönroos jämväl till verkställande direktör i Ångfartygsaktiebolaget Kusten, som bl.a. ägde ångfartyget Norden.

---

[1]) Borebolagets tonnagebrist berodde på, att både Bore I och Bore II havererat under kriget. Bore II eldhärjades den 25 maj 1915 i Helsingfors och Bore I i april 1918 i Hangö. Bore II blev kondemnerad, medan Bore I såldes till FÅA.

[2]) Se Sjöbloms a.a. del II s. 222 ff ang. trafiken på linjen före år 1898.



Menföresångf. Aranda.

Detta fartyg trafikerade under sommaren 1921 skärgårdslinjen. I mars 1923 köpte bolaget ångaren Delet från Lovisa. Delet insattes nu på skärgårdslinjen, medan Norden placerades på rutten Helsingfors—Björneborg.

Skärgårdstrafiken vintertid blev ej på ett tillfredsställande sätt löst förrän den 21 december 1921, då statens menföresångfartyg Arandas mångåriga verksamhet vidtog på linjen Åbo—skärgården—Mariehamn. Denna vintertrafik upprätthöll Aranda under 23 år eller till hösten 1944, då ångaren som krigsskadeståndsfartyg levererades till Sovjetunionen. Fartyget hade ursprungligen beställts hos Aktiebolaget Vulcan i Åbo för rysk räkning. År 1920 köptes fartyget av ett konsortium i Åbo, vilket följande år sålde det till staten för 2,9 milj. mk. Det av skärgårdsborna och mariehamnarna gemensamt uppställda kravet på en egen vinterbåt blev härmed uppfyllt av staten.

På linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm och vice versa uppvisade passagerar- och godsbefordringen med Borebolagets fartyg följande siffror: Passagerarantalet, som år 1919 uppgått till 4.552 hade år 1923 ökats till 6.636 och den befordrade godsmängdens motsvarande tal var 3.665 ton respektive 5.158 ton.[1]) Med staten ingick de samseglande bolagen den 10 november 1924 överenskommelse om, att antalet veckoturer på linjen skulle ökas från tre till fem under den tid trafiken mellan Helsingfors och Stockholm var inställd. Från ingången av år 1926 körde de samseglande bolagens fartyg året om fem gånger per vecka i var-

[1]) Oscar Nikula: Ångfartygs Aktiebolaget Bore 1897—1947 s. 58.

dera riktningen. Från 1 maj 1927 utökades antalet veckoturer under sommarsäsongen till sex. Denna intensifiering av verksamheten berörde tillsvidare ej Mariehamn. Den årligen tilltagande passagerarströmmen hade till påföljd, att nya större fartyg påtänktes. Från regeringshåll hade framhållits, att härvid borde enhetligt tonnage anskaffas.[1]) Tillsvidare realiserades likväl icke tonnagerekryteringstanken. Borebolaget köpte av FÅA den 1 december 1925 sin gamla ångare Bore I, den dåvarande Hebe. Fartyget ombyggdes och fick en tidsenlig inredning. Från februari 1927 övertog Bore I Nordstjernans turer på stockholmslinjen.

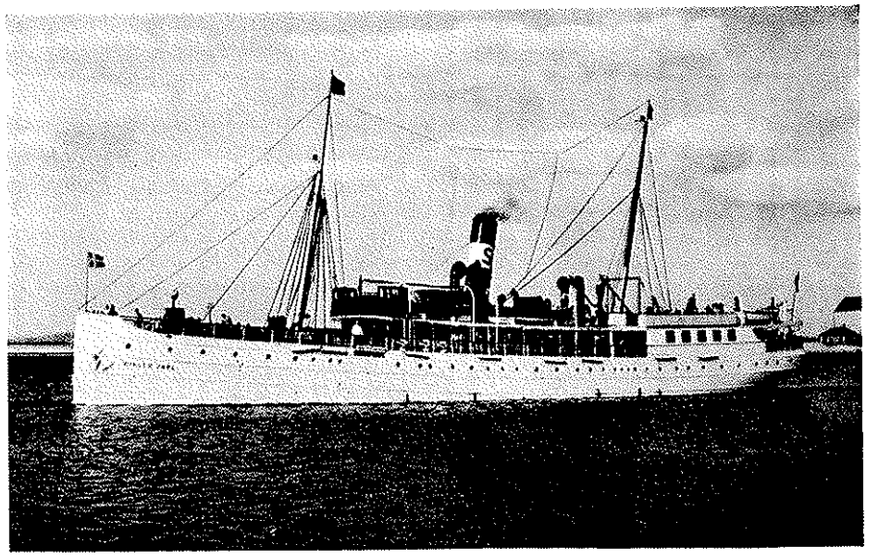
På hösten 1922 hade i Åbo bildats ett nytt rederi, som ärnade vidtaga med turbåtstrafik på linjen Åbo—Mariehamn. Bland stiftarna märktes affärsmannen Axel Johnsson i Mariehamn. Bolaget, som antog namnet Åbolands Ångfartygs Aktiebolag, köpte ännu samma år av Transitobolaget dess ångare P. Thorvöst, som omdöptes till Mariehamn. Sedan fartyget undergått särskilda förändringar i inredningen, insattes det i trafik, som inom kort utsträcktes till Stockholm. Mariehamn var berättigad att medföra 200 passagerare mellan Åbo och Mariehamn samt 120 passagerare mellan Mariehamn och Stockholm. I slutet av 1927 inköpte bolaget den tyska ångaren Bismarck, som under namnet Express alternerade med Mariehamn på dess ifrågavarande linje under några år framöver.

Den 22 augusti 1928 ingick de samseglande bolagen ett nytt subventionskontrakt med staten. Detta förpliktigade FÅA och Bore att under åren 1929—1931 i samverkan med Svea upprätthålla post- och passagerartrafiken på stockholmslinjen med sex turer i veckan. Tre gånger i veckan skulle bolagens fartyg anlöpa Degerby och Mariehamn och under vintersäsongen skulle fartygen därjämte stanna i isrännan, bl.a. vid Sottunga, för att avlämna och upptaga post. Staten å sin sida förband sig att som ersättning för postens frambefordran erlägga årligen 1.248.000 mk och i subvention ytterligare 1,2 milj. mk. Kontraktet blev sedermera förlängt med ett år i sänder.

Under vintern 1931 spökade i tidningspressen åter frågan om att utestänga Mariehamn från all delaktighet i stockholmstrafiken. Åbo handelskammare hade igångsatt en aktion i frågan med tanke på att åstadkomma en bättre tågtidtabell på järnvägssträckan Åbo—Helsingfors. Tidningen Åland framhöll den 25 mars 1931, att den ifrågasatta fördelen var ringa i jämförelse med olägenheterna för staten, som genom att i Ålands självstyrelselagstiftning förbehållit sig rätt till handhavandet av trafiken mellan riket och Åland påtagit sig skyldigheten att upprätthålla dessa kommunikationer. I Åbo fortgick diskussionen i saken en tid framöver, men den ebbade småningom ut.

Statsmyndigheterna syntes likväl ej helt ha glömt relaterade tanke. I tidningen Åland ingick den 25 juli 1931 en notis om, att landshövding Fagerlund hade till kommunikationsministeriet avlåtit en skrivelse, vari han med skärpa bemött ministeriets skrivelse till honom beträffande det framtida anordnandet av stockholmstrafiken, varvid enligt ministeriets åsikt anlöpandet av Mariehamn fram-

[1]) Oscar Nikula: a.a.s. 68



Passagerarångf. Birger Jarl d.ä.

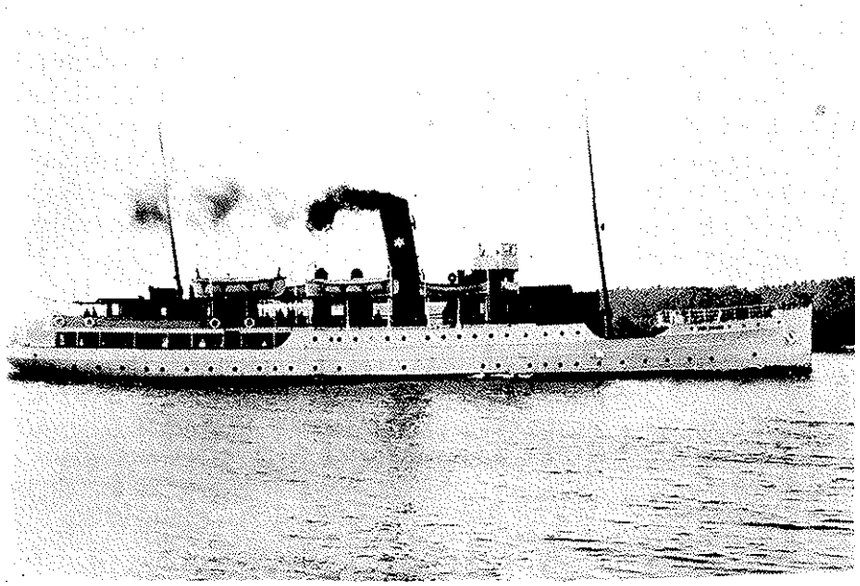
deles borde upphöra. Landshövdingen framhöll i sin skrivelse bland annat följande: »Det har tid efter annan till avhjälpande av förmenta olägenheter och »avsevärd» tidsförlust, varmed Mariehamns invikningarna påstås belasta trafiken på Åbo—Stockholm, framförts olika förslag om nyförläggning av platsen för turbåtarnas angöring vid Åland. Än har det gällt Svinö holme söder om Mariehamn än Herröskatan i Lemland än åter Lumparland vid Ängö sund och nu till sist sundet vid Ramsön. De tre förstnämnda projekten hava haft det gemensamt att de inte kunna förverkligas utan kostnader, som ej skulle stå i någon rimlig proportion till det avsedda ändamålet och att de ej heller kunna bidraga till någon nämnvärd nedskäring av den såkallade tidsförlusten. Det sist framkomna förslaget är uppenbarligen i alla avseenden sina föregångare likt.» Landshövding Fagerlund förordade därför, att avtalet mellan staten och de samseglande rederierna för nästa period skulle förnyas på enahanda villkor som hittills, dvs. att turbåtarna på Stockholm skulle anlöpa Mariehamn tre gånger per vecka i vardera riktningen. Så skedde även.

På initiativ av stadsfullmäktiges viceordförande, bankdirektör Torsten Rothberg, beslöt fullmäktige den 30 januari 1936 att till statsrådet ingå med en skrivelse, vari påyrkades förbättrade kommunikationer på Mariehamn under vintersäsongen. En utökning av veckoturernas antal till och från Åbo från dåvarande fyra till fem var det väsentligaste önskemålet. Detta kunde utan merkostnader realiseras, ifall cabotageförbudet kunde upphävas för den svenska turbåten. För att inhämta vederbörande myndigheters uppfattning i frågan gavs åt författaren av detta kapitel i uppdrag att uppvakta i respektive ministerier och styrelser i

Helsingfors. Resultatet blev negativt. I handels- och industriministeriet ansågs frågan om upphävande av cabotageförbudet vara orealiserbar och i sjöfartsstyrelsen uttalade dåvarande generaldirektör Ilmari Jokinen som sin åsikt, att stockholmsbåtarna under sina samtliga turer borde anlöpa Björkö holme invid Lumparland, varigenom anlöpandet av såväl Degerby som Mariehamn kunde slopas. Erforderliga medel för byggande av brygga och byggnader på Björkö samt bro från Björkö till Lumparland skulle ställas av staten. Däremot skulle det ankomma på landskapsmyndigheterna att bygga väg till Björkö.

Från stadsfullmäktiges sida företogs kort härpå en uppvaktning i statsrådet, vari deltog stadsfullmäktiges ordförande Arthur Gylling samt ledamöterna Arthur Andersson och Carl Holmqvist. Resultatet av demarschen blev delvis positivt. I den i ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena namn den 22 november 1937 dagtecknade skrivelsen till landshövdingen i landskapet Åland framhölls nämligen följande: »I det kontrakt, som ministeriet den 12 november 1937 ingått med turbåtsbolagen FÅA och Bore äro ångbåtsbolagen skyldiga bl.a. att med tre veckoturer i vardera riktningen anlöpa Degerby och Mariehamn. Dessutom hava bolagen förklarat sig villiga att rådgöra med ministeriet i frågor, som angå trafiken eller i samband med desamma stående omständigheter. Sistnämnda punkt har intagits i kontraktet i avsikt att, ifall det före eller under kontraktstiden visade sig, att frågan om tillgodoseende av trafiken på Mariehamn kunde med rimliga kostnader lösas på ett mera tillfredställande sätt än i kontraktet angives, sådan förbättring måtte utan hinder av kontraktet kunna vidtagas». Denna skrivelse kan betraktas som ålänningarnas »magna charta» för turbåtstrafiken på Mariehamn under den period, som trafiken därefter subventionerades av staten.

Under de sista åren av mellankrigsperioden ökade resandefrekvensen årligen. Passagerarantalet för Borebolagets fartyg på stockholmstraden steg från 6.636 år 1923 till 9.005 år 1933 och nådde kulmen år 1939 med 19.280. Detta medförde redan i medlet av 1930-talet, att trängseln ombord på fartygen under högsäsongen blev stor. Den resande allmänhetens klagomål häröver vann inom de samseglande rederierna gehör, särskilt efter det dagspressen tagit sig talan i saken. I en ledande artikel på hösten 1935 framhöll sålunda Hufvudstadsbladet, att anskaffningen av modernt tonnage på ifrågavarande linje var förestående. I artikeln anfördes bland annat, att vid den tonnagerekrytering, som nu var aktuell borde beaktas, att de nya enheterna skulle uppfylla »rimliga anspråk på trygghet och bekvämlighet». Borebolaget beställde i februari 1937 hos Crichton-Vulcan i Åbo ett hypermodernt passagerarfartyg. I början av år 1939 var leveransen fullbordad till ett pris av 22,2 milj. mk. Det nya fartyget, som i dopet erhållit namnet Bore II, insattes nu på stockholmstraden. Tyvärr hann Bore II endast göra 67 tur- och returresor på linjen, varav c:a 30 turer på Mariehamn, förrän utbrottet av det andra världskriget avbröt dess seglation. Under hela kriget låg fartyget upplagt på grund av att brist på olja rådde i Finland. Den 22 januari 1945 levererades Bore II som krigsskadeståndsfartyg till Sovjetunionen.



Passagerarångf. Per Brahe.

De båda andra samseglande rederierna, FÅA och Svea, hann ej före utbrottet av det andra världskriget förnya sitt tonnage. För FÅA:s del upprätthölls trafiken under åren före det andra världskriget av den egentligen för Hull-linjen byggda ångaren Wellamo med Oihonna som substitut och för Sveas del av Heimdall med gamla Birger Jarl i reserv. Borebolagets fartyg var som redan ovan anförts Bore I med Nordstjernan som reservbåt och från 1939 Bore II med Bore I som substitut. Trafiken var daglig i vardera riktningen, men Mariehamn anlöptes fortsättningsvis endast tre gånger i veckan i vardera riktningen. Cabotageförbudet för Sveabolagets enheter vidmakthölls ävenledes oförändrat. De ordinära turbåtarna var alla goda isgående fartyg och kunde upprätthålla vintertrafiken under normala vintrar utan isbrytarhjälp. Under svåra isvintrar stod såväl de svenska som de finska isbrytarna vid behov till tjänst. Under den exceptionellt svåra isvintern 1927 höll sålunda isbrytaren Voima »stockholmslinjen skyddad och turerna gick sin gång». »Apu åter knogade tappert på skärgårdshavets fjärdar».[1])

Under sommarsäsongen tryckte turistinvasionen till Åland sin prägel på trafiken. Antalet sommarturister tilltog från år till år ända till och med 1937. Under sommaren 1935 besöktes landskapet av inemot 12.000 turister. År 1937 steg turisternas antal till 15.000, vilket tal blev nästan konstant under de två följande åren. Detta medförde, att turbåtarna på stockholmslinjen ej ens tillsammans med

[1]) Henrik Ramsay: I kamp med Östersjöns isar, s. 289.

de ordinarie skärgårdsbåtarna på linjen Åbo—Mariehamn mäktade med uppgiften att helt tillfredsställande befordra turistströmmen till och från Åland. Speciella sommarfartyg behövdes följaktligen för ålandstrafiken. Den 19 maj 1937 finner vi det snabbgående passagerarångfartyget Per Brahe om 743 brt på rutten Åbo—Mariehamn—Stockholm. Fartyget hade nämnda år inköpts från Danmark av Ångfartygs Ab. Mariehamn, ett nybildat åbobolag med flere åländska redare som aktieägare. Den 17 juni 1939 insattes Borebolagets Nordstjernan som dagbåt på samma linje.

Skärgårdstrafiken mellan Åbo och Mariehamn var på 1930-talet under den isfria perioden mycket livlig. Ålandsbolaget utökade snabbt sin flotta. Den 1 maj 1929 hade Ålandsbolaget sin nyinköpta ångare Åland II i trafik på linjen. Detta fartyg, som var byggt år 1857 i Motala, skulle hinna fylla hundra år förrän det som överårigt år 1958 togs ur trafik och nedskrotades. I likhet med Åland I blev Åland II en trotjänare för invånarna inom skärgårdshavet. Jämväl Ålands Express på 175 brt, som år 1931 inköpts av ett konsortium i Degerby med handlanden, sedermera skeppsredaren Carl Helin och fabrikören, sedermera ekonomierådet K. A. Helin som huvudintressenter och därefter insatts i trafik på rutten Mariehamn—skärgården—Åbo, förvärvades några år senare av Ålandsbolaget. År 1935 utbytte Ålandsbolaget detta fartyg mot den nyinköpta ångaren Porthan, det då största, modernaste och snabbaste fartyget på linjen. Höyrylaiva Oy Kusten i Åbo konkurrerade med Ålandsbolaget under detta decennium, först med ångaren Delet och sedermera med ångaren Ahkera. I slutet av 1930-talet hade skeppsredare Algot Johansson jämte affärsmannen Carl Rundberg inköpt ångfartyget Mariehamn om 194 brt och byggt i Motala 1883. Denna ångare insattes även på skärgårdslinjen med två veckoturer. Rederiet för fartyget erhöll namnet Mariehamns Trafik Ab.

Under åren 1933—1936 omfattade sommartrafiken sjövägen på Mariehamn 15 veckoturer. Den 14 april 1937 meddelade tidningen Åland, att »Mariehamn kommer att gynnas av ett stort antal ångbåtsturer under sommarmånaderna, nämligen 12 turer Stockholm—Mariehamn per vecka, en tur Gävle—Mariehamn och 15 turer Åbo—Mariehamn förutom 7 flygturer.» En utökning av sommartrafiken påväntades sålunda. Rutten Gävle—Mariehamn trafikerades under somrarna 1936 och 1937 av den svenska ångaren Norrland. Även startandet av en daglig flygtrafik förbättrade kommunikationerna på Mariehamn. För sommaren 1938 kan annoteras 42 reguljära förbindelser per vecka med omvärlden och för sommaren 1939 hela 54 reguljära förbindelser, inkluderande flygtrafiken. Invånarna i Mariehamn, för att ej tala om hela det åländska örikets inbyggare, upplevde sommartid i kommunikationsväg något, som de några år tidigare ej kunnat drömma om. Den inom tjänstesektorn i slutet av 1930-talet allmänt genomförda sommarsemestern för de anställda, som skapade den nya tidens turism, hade den största andelen i detta exceptionella uppsving för kommunikationerna på Mariehamn.

Turbåtstrafiken under andra världskriget

Under det senaste världskriget kom vår generation till insikt om hur enormt viktigt det är, att landskapet har goda förbindelser med omvärlden. Övergången från fredstida förhållanden med utomordentliga kommunikationer till en för samfärdseln restriktiv krigstid blev vid utbrottet av kriget lyckligtvis ej plötslig. Men då Finland i slutet av november 1939 dragits in i krigets virvlar, drabbades turbåtstrafiken av vissa inskränkningar. Sålunda tog Sveabolaget sin turbåt ur trafik.

Statsmakten påbjöd emellertid, att trafiken på Sverige, trots svårigheterna, skulle upprätthållas med alla tillbudsstående medel. Denna trafik ansågs vara livsviktig för det i krig befintliga Finland. Det var Borebolaget och FÅA, vilka erhöll uppdraget att trots den överhängande faran, som härrörde av minor, fientliga ubåtar och flygplan, se till, att påbudet uppfylldes. Till fartygens förfogande ställdes för resornas betryggande konvojfartyg och under vinterperioden dessutom isbrytare. Allvarliga faror hotade ofta de ombordvarande på dessa fartyg, som utgjordes av Bore I, Oihonna, Arcturus och Wellamo. Sålunda råkade Bore I den 14 januari 1940 på sin resa till Stockholm längs den hemliga farled, som löpte genom södra Bottenhavet, ut för ett ubåtsanfall.[1]) Härom berättar Oscar Nikula följande:[2]) »Den (Bore I) gick under eskort av Aura II (Borebolagets gamla Halland) och Tursas. I spetsen för konvojen gick Aura II, sedan följde tre handelsfartyg och bland dem Bore I och sist kom Tursas. Vädret var denna januarieftermiddag vackert och passagerarna, ett sjuttiotal personer, bland vilka fyrtiofem barn, hoppades redan, att de voro utom fara. Plötsligt syntes en strimma över havet närma sig konvojen norrifrån. Det var banan efter en torped, som hade avskjutits från en fientlig ubåt. Spänningen ombord var olidlig, men efter några sekunder kunde man andas ut, torpeden hade gått förbi utan att träffa någon av båtarna. Ubåten fanns emellertid fortfarande i närheten, den dök upp ett slag och försvann strax igen. Aura II girade ur kursen och satte efter ubåten för att sänka den med sjunkbomber. Bore I och de andra fartygen skyndade under tiden västerut i sicksack och med utsvängda livbåtar. Deras närmaste mål var Understens fyr, där svensk eskort väntade. De hade inte hunnit långt, då en kraftig smäll hördes akteröver. Förskräckta rusade passagerarna fram för att se vad som hänt och möttes då av en sorglig syn: Aura II stod rakt på fören och sjönk inom kort mitt för deras ögon. Med Aura II följde en del av dess besättning i djupet. Bore I och de tre andra fartygen kommo däremot lyckligt fram.»

[1]) Vid denna tid anlöpte stockholmsbåtarna inte Mariehamn, utan de åländska passagerarna fördes med i Bertbyvik i norra Åland stationerad motorbåt till och från fartygen, som stannade i farleden, där passagerarna fick embarkera respektive debarkera. Sedan denna farled isbelagts, anlöpte fartygen åter Mariehamn.

[2]) A.a. s. 135 f.

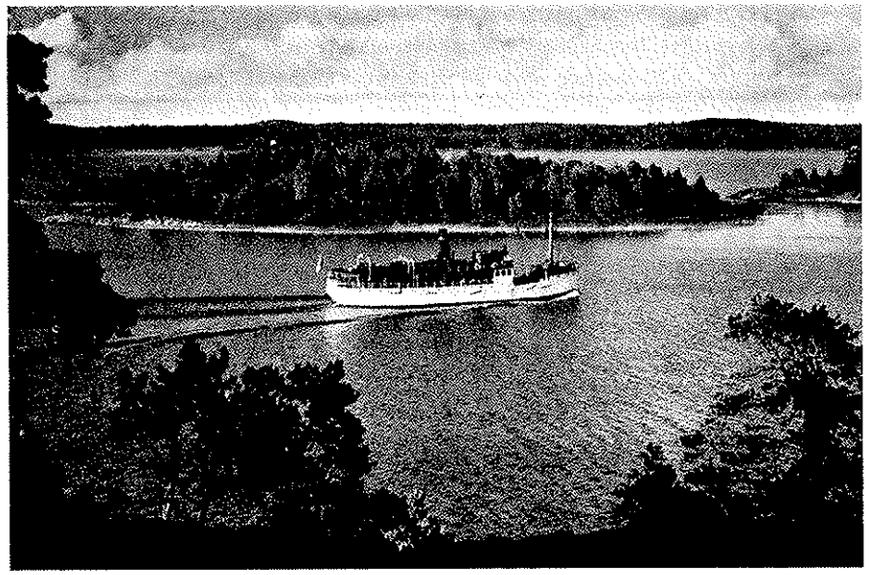
De ovannämnda turbåtarna upprätthöll månad efter månad och år efter år under hela kriget trafiken på linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm. Bore I:s statistik uppvisar 33 utförda resor på denna rutt under år 1942, 33,5 turer under år 1942, 19,5 under 1943 och 16 under 1944. Minskningen av resor för Bore I under de sista krigsåren var närmast beroende av att den låg upplagd under vissa perioder, varunder Nordstjernan upprätthöll trafiken. Orsaken till uppläggningarna var det låga passagerarantalet under dessa år. Bottenrekordet nåddes år 1943, då Borebolagets samtliga fartyg transporterade endast 4.771 passagerare. Under en av Nordstjernans resor på hösten 1943 från Stockholm via Mariehamn till Åbo upplevde passagerarna och fartygspersonalen, inalles 118 personer, ett krigsäventyr. Härom berättar Oscar Nikula, att »vid pass klockan sju på morgonen, då båten befann sig omkring elva sjömil ONO om fyren på Simpnäs klubb närmade sig ett ryskt flygplan och avfyrade en torped mot båtens bredsida. Kapten Holmén lät hastigt båten svänga upp mot flygplanets riktning och i nästa ögonblick gled torpeden förbi på blott tre eller fem meters avstånd. Ombord var lättnaden stor, då flygplanet åter hade försvunnit bland molnen».[1])

Skärgårdstrafiken från Åbo till Mariehamn var under krigsåren åtminstone i ett avseende lyckligare lottad än stockholmstrafiken. Ubåtsfara förelåg nämligen ej. Vintertrafiken upprätthölls av Aranda, som stundom, särskilt under fartygets färd i isrännan, hade det rätt besvärligt på grund av anfall från fientliga stridsflygplans sida. Man måste betrakta det som en god tur, att Aranda härunder inte blev sänkt.

För de privatägda fartyg, som skötte om skärgårdstrafiken under sommarsäsongen, var bränslefrågan under kriget svår att bemästra. Under de senaste fredssomrarna hade fem skärgårdsångare varit i trafik mellan Åbo och Mariehamn, nämligen Åland I, Åland II, Ålands Express, Mariehamn och Ahkera. Självfallet kunde dessa samtliga ej nu med den begränsade bränsletillgång som rådde, få fortsätta med sina turer. Dessutom hade Ålandsbolaget inköpt ångaren J. L. Runeberg, som i dess regi erhållit namnet Porthan. Trafikfrågan löstes slutligen så, att Ahkeras turer inställdes och fartyget såldes, varefter det helt försvann från linjen. Ålandsbolaget sålde jämväl två av sina ångare, Ålands Express år 1941 och Åland I år 1942. Det sistnämnda fartyget lämnade nu de åländska farvattnen, vilka det med stor framgång trafikerat alltsedan år 1875. Åland I hade sålunda i sextiosex år betjänat särskilt skärgårdsborna och intagit med tiden åldersplatsen bland övriga i gång varande kustångare. Med saknad tog nu de äldre trafikanterna farväl av den gamla trotjänaren.

Sommartrafiken ombesörjdes under de sista krigsåren, sedan Mariehamn år 1942 sålts och Porthan av Ålandsbolaget utbytts emot Viola, allenast av Ålandsbolagets två ångare, Åland II och Viola. Den sistnämnda hade Ålandsbolaget

[1]) A.a. s. 137 f.



Skärgårdsångf. Viola passerar Saltholmarna.

år 1940 förvärvat av FÅA.[1]) Viola byggdes hos Rosenlews i Björneborg år 1893 och dess dräktighet utgjorde 324 brt och maskinstyrka 400 hkr. Fartyget var sålunda det största, som dittills trafikerat skärgårdsrutten sommartid.

På grund av ovanrelaterade omställningar, som resulterade i, att endast två ångare under den bränsleknappaste krigstiden trafikerade skärgårdslinjen och tack vare den militära förläggningen på Åland, kunde Ålandsbolagets verkst. direktör Fritz Westerlund träffa avtal med myndigheterna om erhållande av tillräckligt med bränsle till bolagets nämnda fartyg. Härigenom kunde Åland II och Viola upprätthålla sina turer någorlunda regelbundet. Därför kan även påstås, att sommartrafiken på Mariehamn under krigsåren upprätthölls på ett efter omständigheterna tillfredsställande sätt.

Turbåtstrafiken efter andra världskriget

Den närmaste efterkrigstiden 1945—1951

Vid en inventering av de samseglande rederiernas passagerarfartygstonnage vid tiden för det andra världskrigets slutskede i Europa kan konstateras, att för stockholmstrafikens behov hade Borebolaget endast Bore V och FÅA Wellamo

[1]) Se Finska Ångfartygs Aktiebolaget år 1883—1958. 75-års jubileumsskrift av Br. Suviranta s. 129 och s. 271.

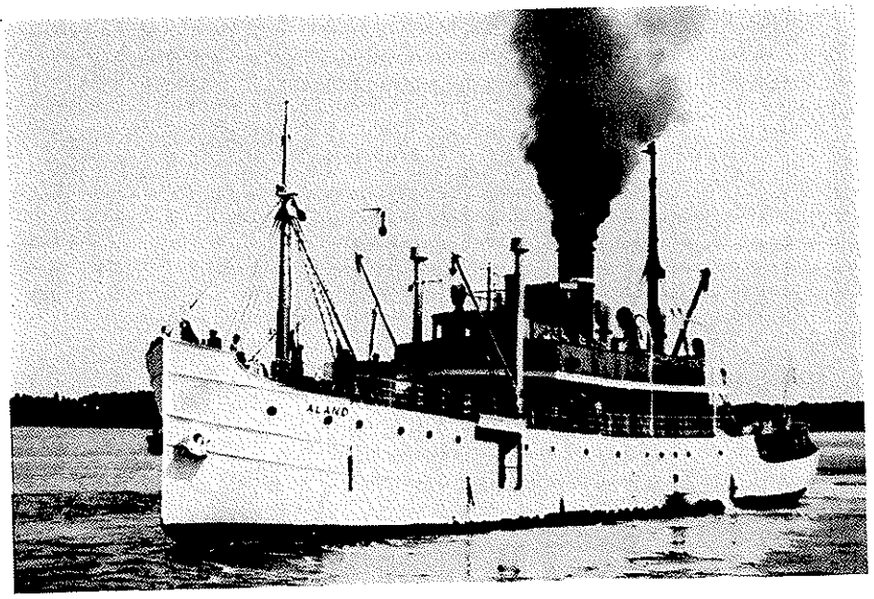
disponibla. Sveabolaget, vars passagerarfartyg i stor utsträckning legat upplagda under kriget, var däremot väl rustat att återuppta den avbrutna trafiken. Från den 9 februari 1945 upprätthölls stockholmsrutten åter av de tre samseglande bolagen. Borebolagets Bore V, FÅA:s Wellamo och Sveas Heimdall gjorde tre turer per vecka i vardera riktningen. Av dessa fartyg var Bore V egentligen ej ett passagerarfartyg, utan ett lastfartyg med hyttplatser för endast 15 passagerare i I kl. och 13 i III kl. Sedan Bore I, som en tid varit rekvirerad av staten, återgivits, kunde den från den 15 juli 1945 återuppta sina turer på stockholmslinjen. Bore V fortsatte tillsvidare med sina turer för att trygga den ökade styckegodstrafikens behov. Den gjorde en resa i veckan i vardera riktningen och avgick samma dag som Bore I. Stockholmsbåtarna anlöpte Mariehamn under varje tur.

Trots valutarestriktionerna växte strömmen av resande på linjen mycket hastigt såsom följande siffror, gällande endast Borebolagets båtar, utvisar: 1944 utgjorde passagerarnas antal 4.938, 1945 åter 8.499 för att ännu snabbare öka under 1946, då 21.131 passagerare reste med nämnda Borebolagets tvenne fartyg. Från ingången av sommaren 1947 kunde Nordstjernan, som disponerats av staten ända till hösten 1946 åter användas som substitutfartyg för Bore I. Från sommaren 1946 insattes Per Brahe i trafik på stockholmsrutten. Rederiet prövade emellertid lönsamheten dels på rutten Helsingfors—Mariehamn—Stockholm och dels på den gamla linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm. FÅA:s trotjänare Oihonna återlämnades av staten efter avslutad rekvisition år 1948 och insattes som substitut för Wellamo.

I slutet av april 1946 ökade de samseglande bolagen antalet turer på stockholmslinjen till sex i veckan. På grund av den årligen tilltagande turistströmmen till Åland anlöpte deras fartyg jämväl Mariehamn under varje resa. Glädjen över denna nyhet dämpades snart av ett av myndigheterna föreskrivet påbud. Härom ingick i tidningen Åland av den 18 maj 1946 följande notis: »På grund av valutapolitiska skäl ha de finländska myndigheterna beslutat att de svenska båtarna på linjen Stockholm—Åbo ej få medtaga passagerare från Mariehamn till Åbo och tvärtom». Missnöjet med detta förbud, som likväl ej får förblandas med det tidigare nämnda cabotageförbudet, som definitivt blivit upphävt den 18 december 1941, utmynnande i häftiga protester från ålänningarnas sida.[1]) Det av valutapolitiska orsaker införda reseförbudet på de svenska fartygen upphävdes dock snart. Mariehamns handelskammares skrivelse av den 20 maj 1946 till Finlands Bank bidrog uppenbarligen härtill. Från den 1 juni 1950 begynte den dagliga trafiken på stockholmslinjen med anlöpandet av Mariehamn vid varje tur i vardera riktningen.

Skärgårdstrafiken upprätthölls efter krigsslutet sommartid av Ålandsbolagets

[1]) Genom att §4 i näringslagen ändrades den 12 december 1941 meddelade statsrådet ovannämnda dag och i stöd av i lagen ingående bemyndigande svenska fartyg rätt att medföra passagerare och gods mellan Åbo och Mariehamn och vice versa. Det torde ha varit militära skäl som medförde upphävandet av cabotageförbudet.



Skärgårdsångf. Åland (Vinter—Åland).

Viola och Åland II. Vintertrafikens mångåriga trotjänare Aranda hade däremot definitivt gått förlorad. Statens uppgift blev nu att snabbt finna en ersättare för Aranda. Efter en tids sökande lyckades man i ångfartyget Poseidon finna ett relativt lämpligt menföresfartyg för skärgårdstrafiken. Poseidon rekvirerades och upprätthöll vintertrafiken i skärgårdshavet mellan Åbo och Mariehamn tills Ålandsbolaget år 1948 satte i trafik den från Gotland inköpta ångaren Gute under namnet Åland. Åland, som mätte 464 brt och vars maskin utvecklade 685 hkr, visade sig med tiden vara ett mindre lämpligt fartyg för vintertrafiken, varför tanken på ett nybygge uppstod hos vederbörande. Likväl kom Åland, delvis med stöd av statssubvention, att trafikera vinterrutten Åbo—skärgården—Mariehamn t.o.m. vintersäsongen 1958—59.

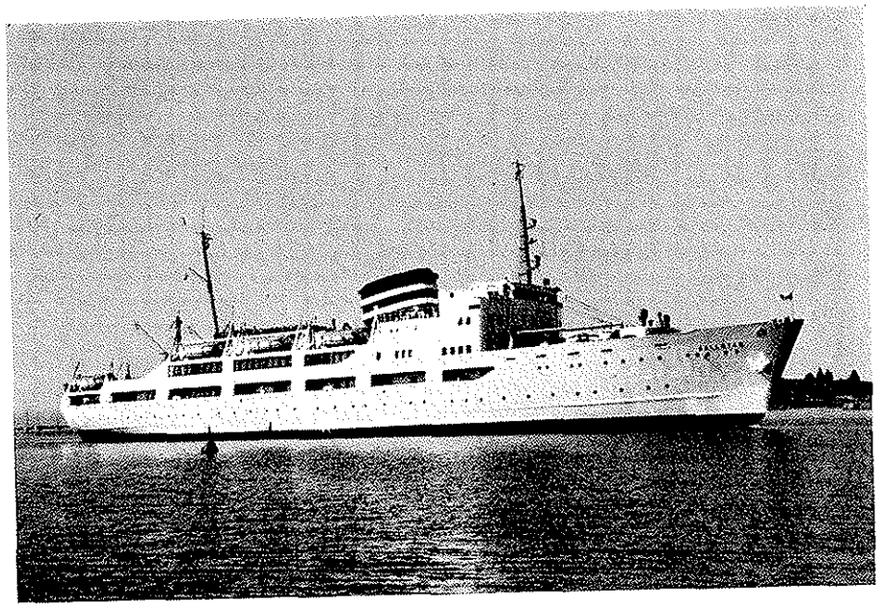
Från och med 1946 erhöll Ålandsbolaget på skärgårdslinjen konkurrenter under sommarsäsongen. Northern Steamship Co. Ltd. i Helsingfors fann det lönsamt i sina kalkyler att med sitt 60-åriga ångfartyg Hangö om 201 brt bedriva kustfart på den långa skärgårdsrutten Helsingfors—Åbo—Mariehamn. Följande år placerade detta bolag på nämnda rutt ytterligare det nyinköpta ångfartyget Lovisa, som nu erhöll namnet Barö. Dess dräktighet utgjorde 281 brt. Barö var med sina 40 år i jämförelse med Hangö ett relativt ungt fartyg. Sommartrafiken på Mariehamn var nu väl betjänt av skärgårdstonnage. Men redan följande år indrogs först Hangös turer på Mariehamn och sedermera även Barös. Lönsamheten var ej längre densamma som två år tidigare. En bidragande omständighet var, att genomgångstrafiken stoppades vid Porkkala, som Sovjetunionen arrenderat av Finland.

Skärgårdstrafiken betjänades från sommaren 1948 av fyra enheter, samtliga tillhörande Ångbåts Ab. Åland, nämligen av Åland II, Viola, Åland III och motorfartyget von Konow. Åland III var gamla Hangö, som Ålandsbolaget påpassligt förvärvat av sin tidigare konkurrent. Med von Konow inledde Ålandsbolaget en ny era, motorfartygseran. På grund av de nyheter som avtalats till fromma för sjöfolkets sociala förhållanden, bland vilka de nya arbetstidsvillkoren kan nämnas, hade lönsamheten att bedriva sjöfartsnäring eliminerats för koleldade fartyg på en linje som Åbo—skärgården—Mariehamn. Där övergång till oljeeldning ej förefanns, var enda utvägen att avyttra ångfartygstonnaget och i stället anskaffa motorfartyg. År 1951 uppträdde åter en konkurrent på linjen, ehuru en liten sådan. Det var motorfartyget Snäckö med en dräktighet om 107 brt, en maskinstyrka på 59 hkr och en ålder av 65 år, som av ett åländskt företag placerades på skärgårdslinjen. Motsvarande tal för von Konow är 129 brt, maskinstyrka 97 hkr och ålder 50 år. Båda fartygen ägde medföra däckspassagerare. Med de fem fartyg, som under sommarsäsongen 1951 trafikerade rutten, var kommunikationerna mellan Åbo—skärgården—Mariehamn sommartid väl ordnade.

Tonnagebyggnadseran 1952—1961

Det var uppenbart för ledningen av de samseglande rederierna, att det tonnage de efter kriget hade på stockholmslinjen, nämligen Bore I, Wellamo och Heimdall med tiden inte på ett tillfredsställande sätt kunde betjäna trafiken. Än mindre var substitutfrågan ordnad på ett nöjaktigt sätt. Endast Sveabolaget hade lämpliga reservfartyg, nämligen Ragne och sedermera Regin. Däremot var varken Nordstjernan eller Oihonna längre tidsenliga fartyg. Medelåldern för det finländska tonnaget överskred nämligen 50 år. Dessutom var fartygen för små för passagerarfrekvensen under sommarmånaderna. Under år 1950 hade därför de samseglande rederierna enats om, att efter gemensamt uppdragna riktlinjer beställa var sitt fartyg för stockholmstrafiken. År 1952 var även de tre fartygen levererade, nämligen FÅA:s Aallotar, Bores Bore III och Sveas Birger Jarl. Riktlinjerna för de tre fartygens konstruktion mm. är desamma, men fartygen avviker från varandra såväl till exteriör som interiör. Skrov och maskiner är även likartade, speciellt konstruerade för linjen, som särskilt vintertid kräver extra kraftiga fartyg. Fartygen är byggda efter modernaste principer och kan medföra envar 440 passagerare i hytt och salong. Därutöver är de utrustade för ytterligare befordran av däckspassagerare under sommarperioden. Fartygens salonger och matsalar samt inredning har planerats för tillgodoseende av passagerarnas anspråk på komfort.

Uppenbart var, att dessa tre »syskonfartyg» tillkom i sista ögonblicket. Passagerarantalet på linjen, som exempelvis 1930, då den stora konstindustriutställ-

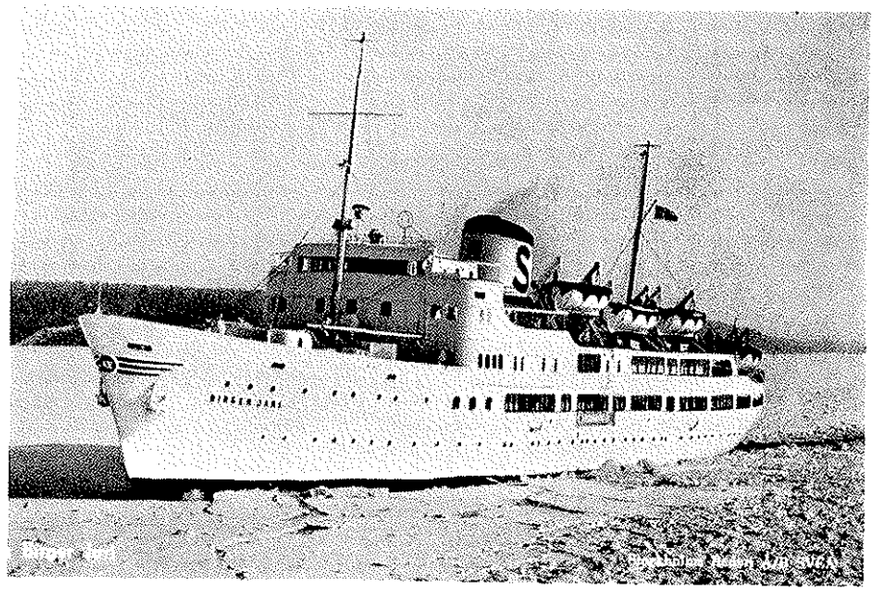


Passagerarångf. Aallotar.

ningen i Stockholm lockade en ström av besökare från Finland, uppgick till 12.075, utgjorde under år 1952, de olympiska spelens år i Helsingfors, hela 215.000. Av detta antal passagerare transporterades till och från Mariehamn c:a 40.000. Allenast sommarturisterna från Stockholm till Mariehamn och retur utgjordes enligt de officiella siffrorna av något över 21.400 personer.

Nya tider hade nu randats i Mariehamns sjökommunikationers historia. Utvecklingen under de senaste åren gick exceptionellt raskt. Ännu under 1959 och även in på 1960 skötte syskonfartygen Aallotar, Birger Jarl och Bore III dagligen om turbåtstrafiken på stockholmslinjen. Sedan våren 1960 har Aallotar och Bore III i egenskap av ordinarie turbåtar under sommarsäsongen försvunnit från denna rutt. I stället handhavs denna trafik av allenast två fartyg, Birger Jarl och Bore, sålunda, att vartdera fartyget dagligen avgår från sin ändpunkt, Åbo respektive Stockholm.

Borebolagets nya flaggskepp Bore levererades av Oskarshamns Varv i början av april 1960 och trafikerade mellan den 12 och 13 april 1960 första gången sin trad Åbo—Mariehamn—Stockholm. Fartyget mäter 3.475 brt och är för närvarande störst av de samseglande fartygen. Bore är ännu under någon tid framöver Finlands största bil- och passagerarfartyg och tar maximum 1.180 passagerare. På bildäck har 70 bilar och 4 bussar plats, vilka körs in genom portar, som finns på både babords och styrbords sida. Fartygets maskineri utvecklar 4.000



Passagerarångf. Birger Jarl (d.y.)

IHK och ger det en fart på 15—16 knop. Fartygets totala längd är 100 m. Fartygspersonalen omfattar 73 personer.[1])

Under försommaren 1960 uppenbarade sig »årets resesensation», FÅA:s h/s Sirena i Mariehamn. Sirena är ett sk. hydrofoil- eller bärplansfartyg, som med sina 40 knop avverkar sträckan Mariehamn—Stockholm på 2,5 timme emot 6—7 timmar för de konventionella turbåtarna. Sirena, som kan medtaga högst 110 passagerare, har under sommarsäsongen 1960 gjort två resor dagligen tur och retur Mariehamn—Stockholm. Uppenbart är, att Mariehamns tidigare speciella sommarbåtar, Bore I och det svenska Vaxholmsbolagets Norrtelje, som sedan 1950-talets början vardera för sig gjort opp till fem turer i veckan i båda riktningarna, i Sirena fått en svår konkurrent.[2]) Likväl har det ökade antalet turister, som besökt Åland under sommaren 1960 medfört, att det för alla dessa konkurrenter funnits passagerare i önskad utsträckning. Härvid bör minnas, att de konventionella turbåtarna i bilfärjorna, vars era inleddes år 1959, erhållit de viktigaste konkurrenterna. Men turistströmmen till Åland, som under år 1960

[1]) Se härom Hans Palmes artikel »Nya Bore», Finlands största bil- och passagerarfartyg» i Ålands Sjöfart Nr 1/1960. — Siljarederiets under byggnad varande bil- och passagerarfartyg Skandia, som beräknas inleda sin trafik på linjen Åbo—Mariehamn—Norrtälje den 28 maj 1961, kommer med sina 4.000 brt att bli ännu större än Bore. Siljarederiet är de samseglandes gemensamma kommunikationsbolag.

[2]) Norrtelje inledde sin nämnda trafik i början av juni 1951 och Bore I från sommaren 1953.

steg till rekordsiffran 116.000 personer, har gett åt alla transportmedel full sysselsättning under högsäsongen.

Det skulle förflyta åtta år från krigsslutet förrän vintertrafiken på rutten Åbo—skärgården—Mariehamn förbättrades. Kraftfältet för initiativet härtill låg ej längre inom Mariehamns stadsfullmäktige såsom tidigare varit fallet, utan en ny effektiv organisation i Mariehamn hade tagit vintertrafiken till sin livsuppgift. Denna nya organisation var Mariehamns handelskammare.[1]) I sin första ombudsman, fil.mag. Matts Dreijer, hade handelskammaren erhållit en person med utomordentlig initiativförmåga. För att göra ledande personer inom bl.a. rikets styrelse förtrogna med landskapets ekonomiska problem och kommunikationsfrågor, tog handelskammaren initiativ till ett allmänt rådplägningsmöte, som ägde rum i Mariehamn den 21 september 1946. På mötets program upptogs självfallet vintertrafikproblemet. Rektorn för Ålands Sjöfartsläroverk, diplomsjökapten Paul Kåhre, som refererade frågan, föreslog i sin slutkläm, att staten borde anskaffa ett andra isgående menföresfartyg utöver Poseidon för linjen Mariehamn—skärgården—Åbo.[2])

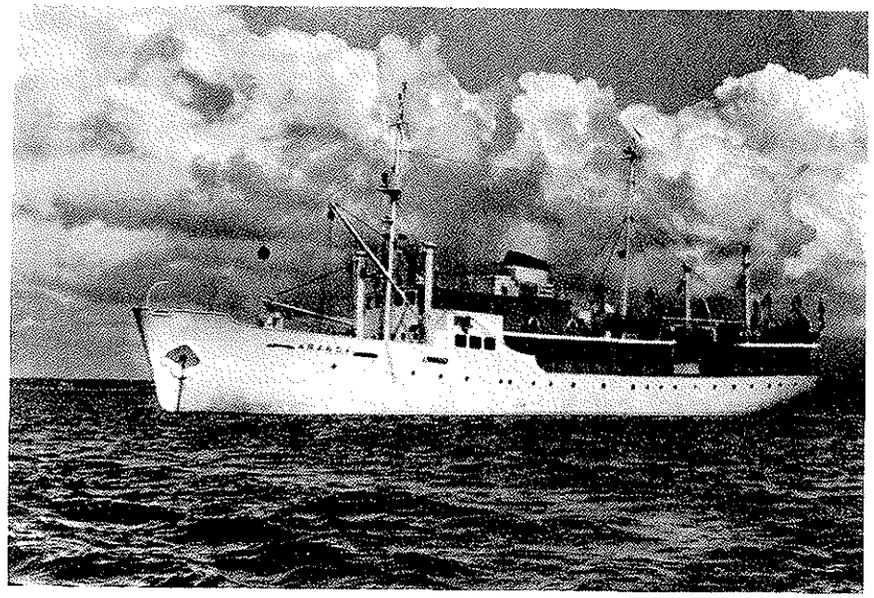
Det skulle likväl ta sin rundliga tid förrän Ålands vintertrafikfråga kom i ett avgörande skede. Poseidon upphörde 1948 med sin verksamhet då Ålandsbolaget placerade sin nyinköpta vinterångare Åland på linjen. Vintertrafikproblemet togs ånyo till behandling inom handelskammarföreningen på vårmötet 1948. Lantrådet Viktor Strandfält framhöll härvid, att landskapsstyrelsen sänt framställningar till statsmyndigheterna rörande vintertrafiken. Samtrafiken mellan landskapet och riket hänför sig nämligen till riksförvaltningens kompetens, medan landskapets myndigheter allenast kan ingå med framställningar till vederbörande. Lantrådet ansåg, att vintertrafikens enda lösning vore två fartyg, ett för norra och ett för södra linjen. I den inlaga handelskammaren kort därefter tillställde handels- och industriministeriet framhölls bl.a. »att det fartyg, som definitivt skall lösa Ålands och skärgårdens vintertrafikproblem, måste vara konstruerat enbart med hänsyn till denna uppgift och att samma uppfattning hade handels- och industriministeriet haft redan före det andra världskriget, då en statskommitté uppgjorde förslag till ett dylikt vinterfartyg, som då beräknades kosta 13 miljoner mark att bygga. Sedan dess har emellertid utvecklingen gått vidare och såväl passagerare- som lasttrafiken har ökats. Därför borde en omprövning av fartygets typ och uppgifter äga rum».[3])

Kort efter det inlagan inlämnats till ministeriet, uppvaktade handelskammarens ordförande, bankdirektör Tor Brenning, landstingets talman, fil.mag. Hugo

[1]) Handelskammarföreningen i Mariehamn konstituerades d. 3. 10. 1945. Dess styrelse, bestående av 15 medlemmar, bildade Mariehamns handelskammare. Den 1 jan. 1954 ändrades föreningens namn till Ålands handelskammare.

[2]) Se närmare härom Paul Kåhres referat och B. J. Palmes artikelavsnitt: »Ålands vintertrafikproblem» i Ålands Sjöfart Nr 3/1946.

[3]) Mariehamn handelskammares årsberättelse 1948 s. 15.



Menföresmotorfartyget Aranda.

Johansson och Ålands riksdagsman Arthur Larsson chefen för handels- och industriministeriets sjöfartsbyrå, konteramiral Svante Sundman för att förmå denne att i brådskande ordning handlägga inlagans innehåll. Det länder honom till heder, att han omedelbart satte fart på de förberedande problemen i nybyggnadsfrågan. Konstruktionsritningar över fartyget förelåg till handelskammarens granskning i mars 1949. Den 7 april 1949 gav kammaren sitt till sjöfarstsstyrelsen ställda utlåtande i ärendet. Det är intressant att efteråt konstatera, att handelskammarens förslag om fartygets maskinstyrka, minst 1.300 EHK, blev accepterat av sjöfartsstyrelsen. Det nya fartyget, som erhöll namn efter sin av skärgårdsborna uppskattade föregångare, Aranda, utrustades nämligen med dieselelektriskt motormaskineri, som utvecklar 1.320 EHK och ger fartyget en fart av 10,5 knop. Det mäter 906 brt och har för passagerarnas bekvämlighet följande utrymmen: 8 st hytter för 2 passagerare per hytt i en enda klass, två matsalar och ett kafé. Aranda begynte år 1952 med sin vintertrafik.

Det syntes som om skärgårdstrafiken vintertid på Mariehamn efter tillkomsten av Aranda skulle vara löst på ett tillfredsställande sätt. Likväl inträffade år 1954 en händelse, som åter riktade handelskammarens blickar på vintertrafikproblemet. Såsom tidigare framhållits, erfordrades statssubvention för den privatägda ångaren Åland för att dess vintertrafik i ekonomiskt avseende kunde realiseras. Även Arandas kampanj är förlustbringande för staten. Sedan Aranda trätt i verksamhet, strök regeringen subventionen för Åland i statsförslaget för 1955. Riksdagsman Larsson försökte nu i riksdagen motionsvägen få subventionsfrågan

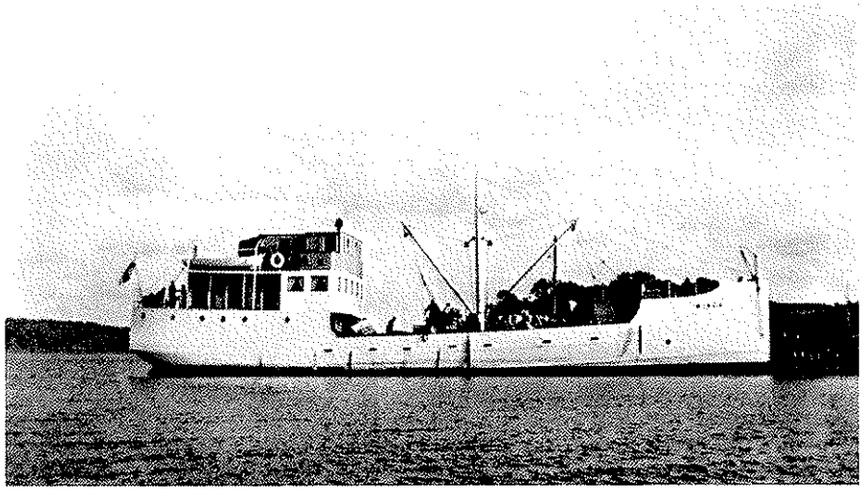
ordnad. Motionen förkastades likväl. Från Ångbåts Ab Ålands sida meddelades handelskammaren i december 1954, att bolaget ej hade möjlighet att insätta Åland i trafik under vintermånaderna 1955, såvida ej minst tre miljoner mark erlades i statssubvention.

Denna fråga, som snabbt måste lösas, enär vintersäsongen var förestående, kom under handelskammarens handläggning den 21 december 1954. Handelskammaren beslöt att i brådskande ordning uppvakta regeringen. Uppvaktningen skulle enligt kammarens åsikt läggas på så bred bas som möjligt. Den 12 januari 1955 ägde uppvaktningen rum hos statsminister Kekkonen. Följande personer deltog däri: lantrådet Viktor Strandfält för Ålands Skärgårdsförbund, skeppsredare Anton Häggblom för Mariehamns stad, agronom Ernst Johansson och vägingenjör Bo Wilenius för Ålands landskapsstyrelse, verkst. direktör Klas Nyström för Ålands Producentförbund och försäkringsdirektör B. J. Palme för Ålands handelskammare samt riksdagsman Arthur Larsson. Vid uppvaktningen, vari även tre representanter för de åboländska skärgårdskommunerna deltog, lämnades från åländsk sida till statsminister Kekkonen i närvaro av handels- och industriministern samt kommunikationsministern en till statsrådet ställd skrivelse. Däri anhölls om såväl subvention för vinterångaren Åland som anslag för ett menföresfartyg utöver Aranda. Uppvaktningen ledde inte till åsyftat resultat. Ångbåts Ab. Åland beslöt, trots risken att lida en ekonomisk förlust, hålla Åland i trafik under vintermånaderna 1955. I samband med den förberedande budgetbehandlingen i höstriksdagen samma år inlämnade riksdagsman Larsson åter en motion till riksdagen om upptagande av anslag för subvention av Ålands vintertrafik under säsongen 1955—56, enär regeringen ej heller i 1956-års statsförslag intagit sådan subvention. För att förmå riksdagens statsutskott att beakta innehållet i motionen, ordnade riksdagsman Larsson en åländsk uppvaktning hos statsutskottet. I uppvaktningen deltog ordföranden i Ålands skärgårdsförbund, förre lantrådet Viktor Strandfält och för Ålands handelskammare, dess ordförande B. J. Palme och styrelseledamot Klas Nyström. Resultatet blev gott, ty såväl statsutskottet som riksdagen godkände slutligen anslagsanhållan i Larssons hemställningsmotion. Härefter har ett anslag för subventionering av skärgårdstrafiken vintertid årligen godkänts av riksdagen. Subvention har sedermera även utgått för ångaren Ålands verksamhet under vinterperioden.

Enär från statsrådets sida ej avhörts något svar i frågan om beviljandet av anslag för byggande av ett andra menföresfartyg, ansåg handelskammaren det vara nödvändigt att påminna kommunikationsministeriet om den skrivelse 1955-års deputation från Åland inlämnat till statsrådet. Handelskammaren poängterade dessutom i sin inlaga, daterad den 14 februari 1958, nödvändigheten av tvenne effektiva vinterfartyg på skärgårdslinjen.[1])

Under hösten 1959 såldes Åland till nedskrotning. Sedan vintersäsongen 1959—60 upprätthåller Aranda ensam vintertrafiken på skärgårdslinjen. På initia-

[1]) Ålands handelskammares årsbok 1958 s. 14 f.



Skärgårdsmotorf. Winga i Österhamn.

tiv av handelskammaren förordnades i februari 1960 det nya lotsfördelningsfartyget Valvoja att under den svåraste isperioden biträda Aranda med trafiken mellan Sottunga och Kökar. Handelskammaren har under våren 1960 underhandlat med handels- och industriministeriet samt finansministeriet om byggande av det andra menföresfartyget. Underhandlingarna, som handelskammarordföranden Palme fört i Helsingfors resulterade i, att ett anslag om 200 milj. mk för ändamålet infördes av regeringen i 1961-års budgetförslag.[1])

Skärgårdstrafiken från Åbo till Mariehamn har under de senaste sommarsäsongerna fungerat tillfredsställande. Sedan år 1951, då skärgårdsrutten trafikerades av ångarna Åland II och Viola samt motorfartygen von Konow och Snäckö, har en väsentlig ändring ägt rum, särskilt vad tonnagekaraktären på linjen vidkommer. Varken Åland II, Viola eller Snäckö är längre på rutten. De två förstnämnda har drabbats av den senaste tidens nådestöt åt de gamla konventionella ångfartygen och den sistnämnda, Snäckö, har fallit för åldersstrecket. I stället har nytt tonnage anskaffats, självfallet enbart motorfartygsenheter. Sedan år 1958 har skärgårdstrafiken upprätthållits av Ålandsbolagets följande tre enheter, Winga Nyhamn och von Konow. Motorfartyget Winga på 206 brt inköptes och ombyggdes enkom för skärgårdstrafikens behov. Winga har en maskinstyrka om 216 hkr och gör 10 knop. Den är närmast en lastbåt, men har jämväl salong och tre hytter med inalles 6 bäddar. Nyhamn inköptes från Tyskland år 1956 av Rederibolaget Nyhamn i Mariehamn. Fartyget är byggt år 1943 och har en maskinstyrka om 123 hkr. Dess fart och dräktighet är något mindre än Wingas eller 8,5 knop respektive 143 brt. Fartyget såldes till Ålandsbolaget år 1958. Ovan-

[1]) Se närmare härom Ålands handelskammares årsbok 1960 s. 16 ff.

nämnda tre fartyg gör sex veckoturer tillsamman i vardera riktningen. Winga och Nyhamn är isförstärkta och avslutar sin säsong först när isen i skärgårdshavet blivit svår. Under de senaste åren har deras verksamhet kunnat utsträckas ända till slutet av januari. På vårsidan har deras kampanj återupptagits vanligen i april.

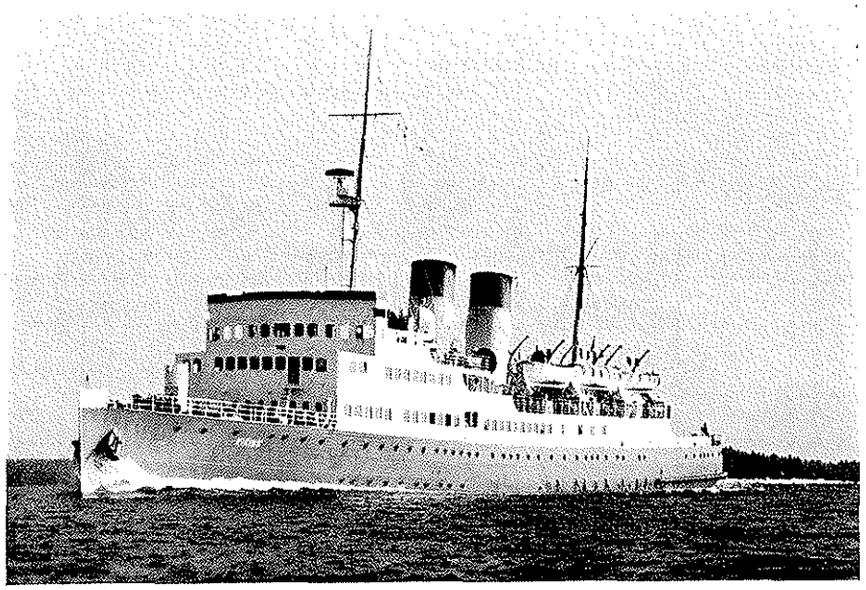
Färjtrafikens genombrott

En ny epok inledd

Såsom tidigare anförts kunde planerna på en åländsk färjtrafik realiseras först efter det bilismen gjort sitt allmänna genombrott i Norden. De gamla järnvägs- och ångfärjeplanerna på rutten Nystad—norra Åland—Mariehamn—Kapellskär, som på våren 1914 var aktuella, skrinlades i samband med utbrottet av första världskriget. Först mot slutet av 1950-talet aktualiserades åter färjplanerna. Det var närmast två faktorer, som satte fart på utvecklingen, dels den allmänna sommarsemestern, som medförde turismens genombrott och dels bilismens utbredning i Europa, särskilt i Norden, som pockade på öppnande av nya bilvägar i alla riktningar.

Naturligt var, att rutten Stockholm—Mariehamn—Åbo med tiden skulle komma i synfältet för bilisterna. En viktig faktor utgjorde den omständigheten, att Stockholm vuxit till en världsstad. I det sk. Storstockholm bor över en miljon människor. För dem påfordras ett stort antal semesterplatser. Vad är naturligare än att blickarna för vederbörande i Stockholm fallit på den c:a 120 km från storstaden belägna idylliska ögruppen Åland. En förutsättning för Ålands lämplighet som ett allmänt semesterland för stockholmsborna är, att resan kan företas med bil och överfarten till Åland med bilförande färjor.

Frågan om färjtrafik mellan Sverige och Åland upptogs för några år sedan till diskussion av intresserade kretsar såväl i Sverige som på Åland. På initiativ av ordföranden i Väddö kommunalnämnd A. Bengtsson anordnade sålunda Ålands handelskammare i augusti 1958 ett möte i Mariehamn, där färjprojektet Grisslehamn—Eckerö diskuterades ur olika synvinklar. Medan detta färjprojekt ännu var i sitt förberedande stadium, beslöt stockholmsredaren Carl B. Myrsten att öppna färjtrafik mellan Simpnäs och Mariehamn med lastmotorfartyget Slite på 500 brt. Sedan Slite ombyggts för ändamålet, vidtog den med färjtrafiken i juni 1959 och fortsatte därmed ända till medlet av januari 1960. Efter ett uppehåll på tre månader återupptog Slite med sina turer i april 1960. Under våren 1959 hade även ett åländskt färjföretag, Rederiaktiebolaget Vikinglinjen, bildats med sjökaptenerna Henning Rundberg och Gunnar Eklund i spetsen. Bolaget vidtog jämväl i juni 1959 med sin färjtrafik på linjen Gräddö—Mariehamn—Korpo med passagerar- och bilfärjan Viking, som inköpts från England. Viking, byggd år 1924, har under en följd av år gått i kanaltrafik mellan England och Frankrike.



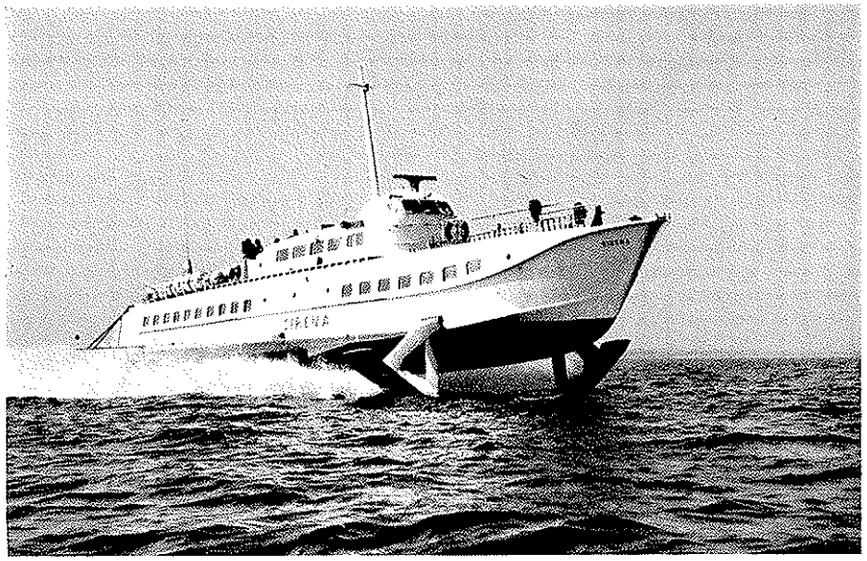
Bil- och passagerarfärjan Viking.

Fartyget mäter 1.769 brt och gör en fart på c:a 18 knop. Viking kan befordra per resa 900 passagerare och 90 bilar. Under sommaren 1959 transporterade Viking sammanlagt 3.523 bilar och 29.777 passagerare från och till Mariehamn.

De ovannämnda två färjorna har inlett en ny epok i Mariehamns och även i de åländska kommunikationernas historia. Åland har nu ryckt närmare såväl Sverige som Finland. Möjligheten att med bil snabbt förflytta sig i väster- eller österled har för ålänningarna realiserats. Sedan hösten 1959 kan ålänningarna under större delen av året resa med buss från Åland till Stockholm. Avresan äger rum på morgonen och hemkomsten inträffar, om så önskas, ännu samma kväll. Vad den nu inledda färjtrafiken ekonomiskt och kulturellt kommer att betyda för Mariehamn och övriga Åland genom att öriket intryckts i ett transportnät, omfattande en stor del av Europa, ligger för öppen dag.

Sommaren 1959 slog Mariehamn alla tidigare rekord då det var fråga om reguljära båt- och flygförbindelser med omvärlden utom landskapet Ålands gränser. Veckoturernas antal från och till Mariehamn utgjorde 84, De direkta rutterna var för turbåtarna: Mariehamn—Åbo, Mariehamn—skärgården—Åbo, Mariehamn—Stockholm, Mariehamn—Norrtälje, Mariehamn—Simpnäs och Mariehamn—Gräddö. Flyglinjerna omfattade närmast Mariehamn—Stockholm och Mariehamn—Åbo—Helsingfors.

Under sommaren 1960 begynte passagerar- och bilfärjan Rospiggen sina turer med två resor dagligen på linjen Eckerö—Grisslehamn med bussanslutning från och till Mariehamn. Viking ändrade sin rutt under sommarsäsongen 1960, som



Bärplansmotorf. Sirena.

nu omfattade Mariehamn—Kapellskär och Kapellskär—Korpo samt retur. Två gånger i veckan gjorde färjan extra turer Mariehamn—Kapellskär och retur. Däremot gjorde Viking icke under sommaren 1960 direkta resor mellan Mariehamn och fastlandet. Vikings kampanj begynte redan i maj och avslutades först i början av oktober, varför den år 1960 pågick under en längre tid än under föregående år. 1960-års transportresultat för Viking, omfattande allenast resorna från och till Mariehamn, utgjorde sammanlagt 4.115 bilar och 38.435 passagerare. I Kapellskär har Vikinglinjen med åländsk arbetskraft under vårvintern 1960 byggt en egen färjhamn.

Långnäsprojektet och framtida perspektiv

Vikinglinjen har funnit skäl att skrida till åtgärder för att utveckla de åländska färjplanerna. I detta avseende har företaget förvärvat ett till färjhamn lämpligt område i Långnäs i Lumparland. Tidningen Åland anförde den 16 augusti 1960 därom bl.a.: »Intresset för Långnäs som färjhamn för trafiken på riket och även på Sverige har plötsligt blossat upp i alldeles oväntad grad. Inte nog med att Rederi Ab. Vikinglinjen under den gångna veckan genom köp förvärvat ett område där — nu har Mariehamns stad i lördags också tecknat köpekontrakt om ett markområde intill Vikingrederiets samt hela vattenrätten för bägge områdena — — —». Långnäsprojektet aktualiserades redan år 1959, då Vikinglinjen

planerade där en hamn för färjtrafiken från Åland till Korpo på fastlandet. En motion i ärendet i landstinget blev emellertid avslagen.[1])

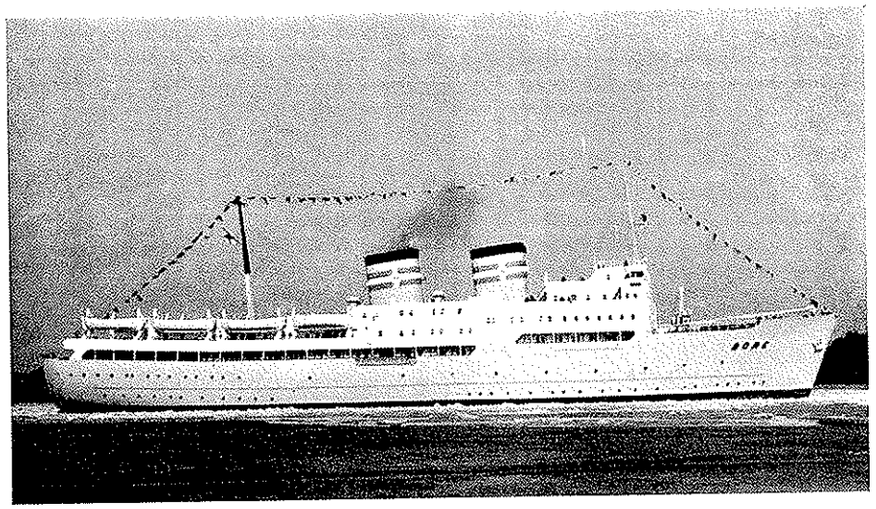
Sedan medlet av augusti 1960, då Mariehamns trafikproblem genom Långnäsprojektet börjat tilltrasslas, har diskussionens vågor gått höga. Förutom i tidningspressen har Långnäsprojektet ventilerats upprepade gånger i stadsfullmäktige i Mariehamn, i landstinget, i Ålands handelskammare m.fl. korporationer, ävensom självfallet menige man emellan här på Åland. Författaren skall i korthet rekapitulera de väsentligaste händelserna i Långnäsprojektet intill Mariehamns 100-årsdag.

Den 13 september 1960 sammanträdde stadsfullmäktige i Mariehamn för att ta ställning till stadsstyrelsens åtgärd att åt staden förvärva ett till hamn lämpligt jord- och vattenområde i Långnäs. Efter diskussionen beslöt stadsfullmäktige att bordlägga ärendet till dess landstinget varit i tillfälle att fatta ståndpunkt i saken. I form av två motioner kom Långnäsprojektet inför landstinget. Landskapsstyrelsen, som anmodats inkomma med ett kostnadsförslag till en fullt utbyggd färjhamn i Långnäs, gav något före landstingets avslutning besked om, att byggnadskostnaderna för en sådan hamn enligt dess kalkyler skulle stiga till 117 milj. mark. I motiveringen framhöll den bl.a., att så snart en hamn har anlagts i Långnäs, var de samseglande rederierna villiga att anlöpa denna med den under byggnad varande bilfärjan Skandia. Dessutom planerade Vikingbolaget att inköpa en bilfärja, som skulle sättas i trafik på rutten Långnäs—Korpo. Sjöfartsstyrelsen hade i en skrivelse till landskapsstyrelsen föreslagit, att den åländska ändpunkten för menföresfartyget Aranda skulle förläggas till Långnäs. Ytterligare kom, att i förslaget till riksbudget för år 1961 hade intagits ett delanslag för anskaffande av ett nytt vinterfartyg på skärgårdslinjen Åland—Åbo. Ifall detta fartyg skulle byggas som en isbrytande färja, kunde det trafikera linjen Långnäs—Vårdö—riket, varigenom Vårdö skulle få färjförbindelse året om med fasta Åland.

Långnäs skulle bli en centralpunkt för den åländska trafiken österut. Däremot skulle en överflyttning av utrikestrafiken från Mariehamn till Långnäs genom att stockholmsbåtarna ej längre skulle anlöpa Mariehamn medföra en betänklig försämring av landskapets trafikförhållanden vintertid. Restiden skulle förlängas för passagerarna och hamnen i Mariehamn skulle icke ens under normala vintrar kunna hållas öppen. Detta skulle innebära dyrare transportkostnader och de investeringar, som gjorts för kajanläggningar mm. i Mariehamn, skulle icke bli räntabla.

Med hänsyn till allt det ovananförda ansåg landskapsstyrelsen, att Långnäs tillsvidare borde utbyggas allenast med ett färjläge för färjorna Långnäs—Sottunga—riket och Långnäs—Vårdö—riket. Enär de tillgängliga kostnadskalkylerna endast var summariska och ej kunde läggas till grund för anslagsäskande,

[1]) Även kommunalstyrelsens i Lumparland framställning i samma fråga till landskapsstyrelsen ledde till negativt resultat.



Bil- och passagerarfartyget Bore.

föreslog landskapsstyrelsen, att 500.000 mark skulle tas in i tilläggsbudgeten för anskaffande av ritningar till en hamn i Långnäs, omfattande ett färjläge för en sextio meter lång färja jämte magasin.

Landstingets finansutskott, som ägde avge utlåtanden i tidigare nämnda motioner rörande anslag för inköp av jord- och vattenområden för en färjhamn i Långnäs och för byggande av färjhamnen, avstyrkte emellertid motionerna. Utskottet framhöll i sitt betänkande, att det ännu var för tidigt att ta ställning till frågan om bl.a. markköp och byggande av färjhamn, enär undersökningarna i ärendet ej ännu slutförts. Dessutom framhölls i betänkandet, att landskapet oberoende av privata jordförvärv har möjlighet att genom expropriation senare förvärva nödiga jordområden därstädes.

När sedan Långnäsmotionerna slutligen behandlades av landstinget, visade det sig, att en övervägande majoritet ej var beredd att definitivt avgöra projektet. I diskussionen anfördes visserligen, att man icke var emot en trafik på Långnäs, men man ansåg, att projektet i sin nuvarande form var ett för stort hot mot trafiken på Mariehamn, varvid man särskilt framhöll vintertrafiken. Genom att landstinget godkände landskapsstyrelsens tilläggsbudget, men förkastade motionerna, uppskjöts Långnäsprojektet tillsvidare.

Den 20 december 1960 behandlade stadsfullmäktige i Mariehamn ånyo frågan om fastställelse av stadsstyrelsens köp av jord- och vattenområdet i Långnäs. Diskussionen blev denna gång helt kort. Enär landstinget ej ännu fattat definitivt beslut i Långnäsprojektet, beslöt stadsfullmäktige att åter bordlägga frågan för denna gång till april 1961.

Under rubriken »De virriga båttrafikproblemen» framhöll tidningen Åland den 22 december 1960 i en ledare, att Mariehamn »med alla tillåtna medel» borde

skrida till åtgärder för bibehållandet av turbåtstrafiken på linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm vid den gällande ordningen. »Men om trafiken ändå skulle gå Mariehamn förbi, måste alla möjligheter prövas innan trafiken flyttas ända ut till Långnäs». Sålunda borde planen på byggandet av en uthamn för Mariehamn på Järsö, som är belägen 8—9 km söderut från Mariehamn, tas till övervägande, påpekade Åland till sist.[1])

Trots de ovanrelaterade, övervägande negativa dragen i framtidsperspektiven gick vid tiden för stadens 100-årsjubileum den kortsiktiga utvecklingen av trafiken på Mariehamn i riktning mot en tidigare icke skådad livaktighet. Sålunda kalkylerade man i Mariehamn med, att antalet turbåtsenheter till högsäsongen 1961 skulle ökas med tre och till motsvarande säsong 1962 med ytterligare tre. En utveckling därhän förebådades på det trafikmöte, som den 23 januari 1961 hölls i Mariehamn. Från Siljarederiets sida meddelades, att dess nya färja Skandia på 4.000 brt och med en kapacitet, som omfattar 1.100 passagerare och 175 personbilar, beräknas den 28 maj 1961 vidta med sina turer på linjen Åbo—Mariehamn—Norrtälje. Trafiken garanterades till den 23 december 1961. Rederi Ab. Slite uppgav att en systerbåt till Slite vid namn Boge kommer att komplettera färjtrafiken på linjen Mariehamn—Simpnäs respektive Mariehamn—Norrtälje. Vidare gavs vid mötet besked om att Brynhild kommer under högsäsongen att som dagbåt sättas i trafik på Mariehamn.

Bland andra påtänkta turbåtar, som dagligen under 1962 väntas anlöpa Mariehamn, är det av Sveabolaget av Finnboda Varf beställda bil- och passagerarfartyget, vars kapacitet beräknas bli 1.000 personer respektive 75 bilar och Siljarederiets systerbåt till Skandia, som i likhet med den sistnämnda byggs av Sandvikens Skeppsdocka.

De preliminära turlistorna för sommaren 1961 visar, att under högsäsongen kommer söndagarna att bli trafiktätast med 15 turer från och 16 turer till Mariehamn, medan vardagsprogrammet är tecknat för 12 turer i vardera riktningen. Detta betyder, att under ifrågavarande säsong kommer veckoturernas antal i båda riktningarna, inkluderande jämväl flygtrafiken, att stiga till c:a 200 och under högsäsongen 1962 till c:a 220. Mariehamns kommunikationer kommer därvid att uppnå en sådan nivå, som i brådrasket näppeligen kan utvecklas.

I Mariehamn har agenturen för FÅA mellan 1911—1944 handhafts av konsul Erik Nylund, därefter av Firma Erik Nylund, för Svea sedan 1918 jämväl av konsul Erik Nylund ända till hans frånfälle 1944 och därefter av Firma Erik Nylund och för Bore mellan 1911—1913 av dir. J. V. Wickström, därefter av bankdirektör K. Ekman samt efter dennes frånfälle år 1921 av affärsmannen Axel Johnsson och efter dennes död av sonen, direktör Paul Johnsson. Den sistnämnda har jämväl sedan 1952 haft omhänder Arandas expedition i Mariehamn. Ålandsbolaget har under de senaste femtio åren haft eget kontor i Mariehamn.

---

[1]) Se även Ålands handelskammares årsbok 1960 s. 16 ff beträffande andra menföresfartyget, färjtrafiken och Långnäsprojektet.



Carl Markström.

Dess senaste föreståndare har varit Frans Sundström, Egon Häggblom och under 1950-talet intill år 1961 Sven Kommonen. Slite-agenturen skötes av skeppsredare Anton Häggblom och Norrteljes expedition av Firma Erik Nylund. För sistnämnda firma fungerade som skeppsclark i Västerhamn alltsedan 1918 till medlet av 1940-talet mariehamnaren Carl Markström, som med sin hjärtlighet vann många vänner bland resenärerna till Åland.

Trampfarten på Mariehamn

Godstransporterna sjövägen till och från Mariehamn verkställes icke enbart med turbåtarna. Dessa fartyg befordrar likväl det mesta av styckegodset, som utgör en väsentlig del av all varubefordran till och från Mariehamn. Men när det blir aktuellt med större partier varor, då kommer trampfarten in i bilden. Det gods, som i mariehamnstrafiken befordras inom trampfartens råmärken, hänföres till de s.k. bulklasterna. Bland dem kan närmast nämnas bränsle och spannmål. Även trävaror och trädgårdsprodukter såsom lök och gurka samt byggnadsmaterial såsom cement, kalk, siporex och ytong transporteras oftast som hellaster. Ytterligare fortskaffas både fisk- och köttprodukter med trampbåtar.

Då det gäller utrikeshandeln begränsas importen på Mariehamn med trampbåtarna närmast till bränsle och exporten från Mariehamn till sågade trävaror, pappersved och stock. För ett normalår under 1950-talet som år 1957 uppvisar den av sjöfartsstyrelsens statistiska och registerbyrå uppgjorda statistiken för Mariehamns handel med utlandet följande siffror:

Importen på Mariehamn 1957

Stenkol och koks	5.963 ton
Metaller och metallarbeten	409 »
Styckegods	237 »
Diverse gods	5 »

Exporten från Mariehamn 1957

Sågade trävaror	585 standard
Pappersved	23.358 kubikmeter
Övriga osågade trävaror	857 »
Styckegods	60 ton

Uppgifter över Mariehamns handel med utlandet under 1960 har stadens tullkammare vid tiden för Mariehamns hundraårsjubileum gett till publicering. Denna handel uppvisar i jämförelse med 1957 en utökning av antalet varuslag. Inom importen har tillkommit bl.a. kolstybb, som Ålands Kraftverksaktiebolag använder för producerande av elkraft. Inom exporten observeras tre nya grupper, nämligen flis, stock och båtar. Flisexporten har numera tagit fart sedan Firma Carl Rundbergs såg- och impregneringsanläggning i Önningeby begynt sin verksamhet. En tabell över mängden och värdet av exporten respektive bränsleimporten får följande utseende:

Exporten under 1960

Varuslag	Mängd		Värde i Fmk
Sågade tråvaror	12.250	kubikmeter	136.527.943
Pappersved	22.785	»	68.964.192
Stock	1.764	»	16.427.489
Flis	12.930	»	6.417.224
Motorbåtar	29	stycken	4.600.130
Roddbåtar	70	»	1.917.591

Bränsleimporten under 1960

Antracit	4.715	ton	31.339.505
Kolstybb	4.930	»	14.796.156
Stenkol	1.713	»	8.169.616
Koks	102	»	674.653

Upplysningsvis bör anföras, att utöver i tabellen ingående mängden av importerat bränsle infördes under 1960 från fastlandet brännolja, som användes särskilt i de oljeeldade bostadshusen, vars antal ökas år för år.

Av det importerade godset transporteras det mesta på inhemska kölar, medan exporten fördelas ungefär lika mellan inhemska och utländska fartyg. Av de inhemska fartygen är de flesta åländska. Härvid anlitas oftast de av mariehamnsrederierna ägda s.k. coasters.

Den gamla åländska husbehovsseglationen, som ännu före första världskriget var allmän mellan Åland och fastlandet samt Sverige, närmast Stockholm, upphörde sedermera, åtminstone där Mariehamn var avseglingsort.[1]) Transporterna omfattade främst ved, fisk och hemslöjdsprodukter. De härvid använda galeaserna och jakterna med eller utan hjälpmaskin har nästan alla försvunnit ur trafik. Vidkommande trampfarten från och till de fastländska hamnarna, närmast Åbo, finner vi, att de befordrade varuslagen är helt olika dem, som importeras till respektive exporteras från Mariehamn. Främst införes från fastlandet med trampfartygen byggnadsmaterial såsom cement, kalk och siporex, samt konstgödsel och oljeprodukter. Till fastlandet utföres åter främst fisk och jordbruks- samt trädgårdsprodukter.

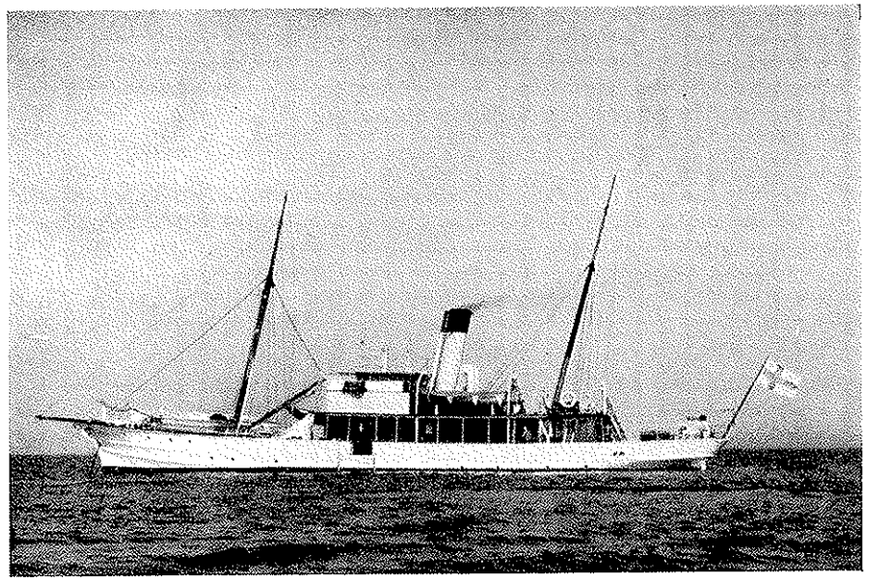
Trampfartens minimala omfattning inom Mariehamns transportsektor beror på att förutsättningen för livlig trampfart, tillgång respektive efterfrågan på stora partier varor, ej förefinns på Åland. En av de väsentligaste orsakerna härtill är frånvaron av stora industrier. I jämförelse med linjetrafiken är därför trampfarten för Mariehamn av sekundär betydelse.

Farlederna och säkerhetsanstalterna

För tryggandet av säkerheten för sjöfarten till Mariehamn har »under årens lopp åtskilligt gjorts» framhåller Walter Sjöblom. På Kobba klintar invid inloppsfarleden från Ålands hav till Mariehamn tändes den 15 oktober 1883 en fyr, som dock redan år 1890 släcktes. Orsakerna till den senare åtgärden var, att tvenne linjefyrar uppförts på Korsö holme, varför fyren på Kobba klintar ansågs onödig och avlägsnades. År 1903 installerades en mistlur på Kobba klintar. År 1910 ersattes den med en tidsenlig mistsirén. Härutöver fanns år 1911, då Mariehamn fyllde 50 år, två gasoljefyrar på Lotsberget invid stadens Västra hamn. Förutom dessa säkerhetsanstalter, nämligen de bägge fyrarna på Korsö och Lotsberget samt mistsirénen på Kobba klintar, fanns år 1911 ytterligare en boj i Västra hamnen. Det var allt, såvida vi inte till säkerhetsanstalterna räknar de elektriska båglampor, som under dygnets mörka timmar upplyste kajområdet, och prickarna längs farleden samt lotsarna vid Mariehamns lotsplats och närliggande lotsplatser.

Någon avsevärd förbättring undergick ej ovanrelaterade säkerhetsanstalter under de närmaste tjugo åren efter Mariehamns 50-års jubileum. Först efter det

[1]) Se närmare härom i Sven Anderssons bok: »Åländskt skärgårdsliv,» kapitlet om »Åländska vedskutor och åländsk husbehovsseglation», s. 260 ff.



Lotsfördelningsångf. Valvoja.

barkskeppet Plus' fruktansvärda skeppsbrott inträffat vid Korsö innanför Kobba klintars lotsplats natten mellan den 13 och 14 december 1933, varvid tre fjärdedelar av fartygspersonalen omkom, blev det fart på förbättringsarbetena. I stadsfullmäktige upptog ordföranden vid sessionen den 15 december 1933, efter att ha hållit en parentation, frågan om en noggrann undersökning beträffande säkerhetsanordningarna. Ifall denna undersökning skulle komma att ge vid handen, att inloppet till Mariehamn ej var tillfredsställande fyrbelyst, ansåg ordföranden det vara för fullmäktige en bjudande plikt att göra allt för infartens säkerställande. Frågan behandlades ånyo av stadsfullmäktige den 10 januari 1934, varvid meddelades, att Ålands Skeppsbefälhavarförening beslutat ingå till sjöfartsstyrelsen med anhållan om anläggande av en fyr på Hertronklubb. Frågan remitterades därefter till beredningsutskottet. Sedan detta utskotts betänkande den 25 januari 1934 föredragits i stadsfullmäktige, beslöts att till sjöfartsstyrelsen ingå med en framställning. Härpå anlände den 12 april 1934 till stadsfullmäktige sjöfartsstyrelsens svar, som stadsfullmäktige ansåg tillfredsställande. Inom kort vidtog sjöfartsstyrelsen med genomgående förbättringsarbeten av fyrbelysningen vid farlederna till Mariehamn. Dessa arbeten har därefter verkställts under årens lopp på ett mycket effektivt sätt.

Huvudfarleden från Östersjön till Mariehamn är i dag 9 meter djup ända till hamnområdet, där djupleken nedgår till 7,3 meter. Denna farled leder från havet förbi Kobba Klintar i nordostlig riktning emot Mariehamns Västerhamn. I denna farled finns följande lysfyrar som säkrar fartygens trygga färd från Östersjön in

till staden.[1]) Fyrarna upptas här, uppräknade i ordningsföljd från havet mot Västerhamn: Mellangaddens fyr, byggd 1926 och ombyggd 1944, med en lysvidd av elva sjömil, Marhällans fyrlykta, uppförd 1938, och mistsignalklocka, installerad samma år, Korsö nedre och övre fyr, byggda 1890 och ombyggda 1906 respektive 1924, Tvibenans stolplykta, uppsatt år 1934, Kobba klintars mistsignalanläggning från 1910 och ombyggd 1919 jämte lotsuppassning, Lotsbergets nedre och övre fyr, byggda 1890, ombyggda 1934 och Mariehamns hamnfyr och diktalfyr, uppförda år 1949 respektive 1951.[2]) Färden längs denna farled tryggas ytterligare med sedvanliga prickar och dessutom genom att år 1945 installerades vid Korsö ledfyr en radiofyr med kontinuerlig utsändning vid disig luft. Dess räckvidd är c:a 10 sjömil.[3])

Förutom farleden från havet förbi Kobba klintar till Mariehamns Västerhamn är Mariehamns andra huvudfarled den, som leder förbi Rödhamn och Degerby mot Åbo. Denna farled är räknat från hamnområdet, 7,9 meter djup och belyses av ledfyrar utefter farleden. Närmast Västerhamn finner vi Granö vita fyrkur. Därefter följer Stegskär och Stora Stegskär. På norra stranden av Ängskär har vi Askö vita fyrkur på ett betongfundament och något söderom Ängskär Asköklubb, på vars norra udde Asköklubbs ledfyr är uppförd. Sedan följer Stora Lökskär och efter den kommer vi till Rödhamns fyrsystem. På Rödhamn uppfördes år 1937 en radiofyr. Från Rödhamn går farleden vidare emot Åbo. De fartyg, som är så djupgående, att vattendjupet i ovanrelaterade 7,9 meters farled ej förslår, måste begagna sig av farleden från Mariehamn via Nyhamn till Rödhamn. I denna farled är det garanterat 9 meters vattendjup. På Nyhamn finns lotsuppassning.[4])

En för allmänheten mindre känd farled från Mariehamns Västerhamn ut till Ålands hav är det sk. Västra faret, som i västlig riktning, norr om Resningarna, leder ut till havet. Dess djuplek är 7,3 meter. Denna farled är ej fyrbelyst.

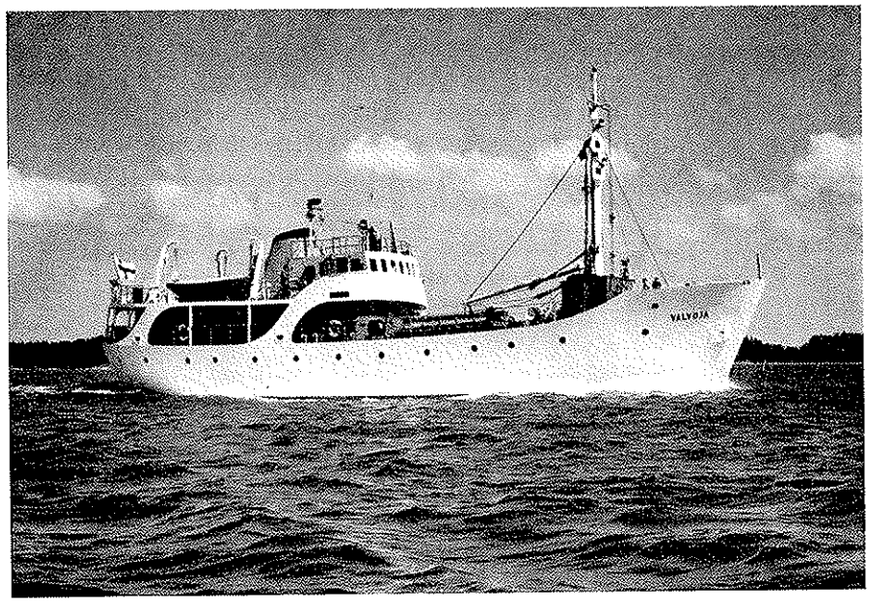
Farlederna till Mariehamns Österhamn vid den grunda havsviken Slemmern går den ena genom Lemströms kanal och den andra från Rödhamn över Storfjärden till Slemmern. Vattendjupet i den förra farleden är endast 3 meter och i den senare 3,7 meter. Från Österhamn till Västerhamn kommer man via Nåtöström. Denna farleds djuplek är 3,4 meter. Över Lemströms kanal går landsvägstrafiken från Jomala socken till Lemland socken över en svängbro, om vars

[1]) Frej Liewendahl ger i sin bok Åländska segelleder och ankarplatser, andra uppl. 1959, s. 10 ff: en uttömmande beskrivning över segellederna till Mariehamn och säkerhetsanordningarna längs dem.

[2]) Se Sjöfartsstyrelsens publikation »Fyrar vid Finlands kuster 1958» s. 56 ff.

[3]) Se I. Laati: »Lots- och fyrväsendets i Finland historia 1808—1946» s. 221.

[4]) Nyhamn är bekant för att ligga invid ett stort och synnerligen kraftigt magnetiskt störningsfält, vilket i exploateringssyfte under åren 1954—58 undersöktes av Oy. Vuoksenniska. Men undersökningarnas resultat var likväl ej tillfredsställande. Järnhalten i malmen ansågs vara för liten för att en exploatering för närvarande skulle löna sig.



Lotsfördelningsmotorf. Valvoja.

existens sjöfararen varnas medels en stolplykta, placerad mitt på bron. Dessutom är östra inloppet till kanalen försett med tvenne stolplyktor, ställda den ena på vågbrytaren och den andra på stranden. Betydelsen av Lemströms kanal för trafiken på Mariehamn betecknar Sjöblom som oskattbar. Förrän kanalen byggdes hade turbåtarna på linjen Åbo—Åland sin ändpunkt i Färjsundet. Sjöblom framhåller i detta avseende, att »för staden var denna kanalanläggning ett livsvillkor».[2])

Hur trafiken genom kanalen utvecklat sig belyses av följande tabell, som uppvisar antalet fartyg och farkoster, som passerat kanalen och påfordrat öppnandet av svängbron.

År 1911	1.190 båtar	År 1954	1.444 båtar
» 1944	1.070 »	» 1959	1.322 »
» 1949	1.197 »	» 1960	1.384 »

Vid en jämförelse av ovanvarande siffror från 1940—50-talet och 1960 med motsvarande från 1900-talets första decennium finner man, att någon ökning ej ägt rum av sådan trafik, där svängbrons öppnande påfordrats. Rekordet slogs nämligen år 1908 med 1.688 genomfarter. Av de 1.384 enheter, som under år 1960 passerade kanalen, var 1.206 motordrivna båtar och resten eller 178 segelfartyg, så gott som samtliga lustjakter. Ej ett enda ångfartyg passerade kana

[1]) A.a. del. II s. 258 o. 264.

len under nämnda år. Trots att statistik saknas över de mindre farkoster, som under olika år passerat kanalen, utan att svängbron behövt öppnas, torde det utan risk för felaktighet kunna påstås, att antalet farkoster ökats, som under senare tider genomfarit kanalen. Vi har härvid att beakta den årligen stegrade siffran för sommarturister, vilka med egna farkoster via Lemströms kanal anländer till Österhamn. Dessutom får vi ej förgäta, att mariehamnarna, särskilt efter det andra världskriget, byggt sommarvillor i skärgården österom Lemströms kanal och sommartid dagligen med egna farkoster trafikerar kanalen. Även om betydelsen av Lemströms kanal fortsättningsvis är stor för mariehamnarna, har den likväl efter bilismens genombrott ej samma »oskattbara» betydelse som för femtio år tillbaka. Lemströms kanal byggdes av staten under åren 1880—82 och är ännu i statens ägo. Den sorterar under Åbo Väg- och Vattenbyggnadsstyrelse. Nuvarande kanalvakt är sjökapten John Lindqvist. Farlederna till Österhamn är ej fyrbelysta.

Trots att säkerhetsanstalterna vid farlederna till Västerhamn under de senaste årtiondena utvecklats snabbt och i dag befinner sig på en hög nivå vad effektiviteten beträffar och oaktat tillgången till radarnavigering, är haverier i dessa farleder ej ännu helt eliminerade. Förrän radarnavigeringen blev ett faktum i samtliga turbåtar på stockholmslinjen, medförde färden i tjocka stora risker för grundstötning. I en artikel av år 1953, med rubriceringen »Stockholm-ångarnas haverier», författad av konsul Eric-Oscar Wikeström i Åbo, ingår en härom belysande haveritabell.[1]) Enligt denna inträffade mellan åren 1911—1952 följande haverier, som turbåtarna på stockholmslinjen utsatts för i ovanrelaterade farleder, nämligen Rödhamn—Mariehamn och Kobba klintar—Mariehamn:

1912	.....	Bore I	.....	Nyhamn
4. 5. 1923	.....	Birger Jarl	.....	Lökskär, Askö
25. 10. 1927	.....	Birger Jarl	.....	Granö
1929	.....	Bore I	.....	Korsö
1936	.....	Bore I	.....	Kobbaklintar
26. 7. 1937	.....	Wellamo	.....	Asköklubb
12. 1. 1941	.....	Wellamo	.....	Asköklubb
15. 10. 1947	.....	Arcturus	.....	Asköklubb

Flertalet av ovanvarande haverier utgjordes av grundstötningar. Sedan radarnavigering definitivt genomförts på samtliga turbåtar i stockholmslinjen, är grundstötningshaverierna sällsynta på linjen.

I anledning av åberopade artikel har lotsfördelningschefen i Ålands lotsfördelning, sjökapten Yrjö Sjöroos framhållit, att förutom de förbättringar, som under åren efter Arcturus haveri den 15 oktober 1947 vidtagits beträffande säkerhetsanstalterna, kommer farledsbelysningen mellan Stora Lökskär och Asköklubb

[1]) Se Ålands Sjöfart Nr 3/1953.

att ytterligare förbättras med kasunfyrar. Dessa förbättringar har numera verkställts. Dessutom har samtliga riktningsremmare längs farleden i enlighet med de önskemål befälhavarna uttalat sig om på de radarförsedda fartygen, som regelbundet trafikerar denna farled, blivit försedda med sk. radarreflektorer, som betydligt underlättar navigeringen för fartygen.

De, som omhänderhaft uppgiften att genomföra förbättringarna av säkerhetsanstalterna är lotsarna i Ålands lotsfördelning och främst deras chefer. Som högsta lotsförmän under de gångna femtio åren har följande lotsfördelningschefer varit: Överstelöjtnanten, sjökapten Uno August Hjelt 1901—1925, sjökapten Gustaf Ferdinand Ljungberg 1926—1936, sjökapten Johannes Sarelius 1937—1941 och från 1942 sjökapten Yrjö Theodor Sjöroos. Bland av mariehamnarna välkända befälhavare på sjöfartsstyrelsens inspektionsfartyg Valvoja, som disponeras av Ålands lotsfördelning, kan nämnas sjökapten Carl Homqvist, som sedermera blev initiativtagare till och intendent för Ålands Sjöfartsmuseum, sjökapten August Edvin Karlsson och den nuvarande befälhavaren, sjökapten Fritjof Haals. Det av ett par generationer mariehamnare i Västerhamn beundrade inspektionsfartyget Valvoja d.ä., byggt år 1876 i Motala, utdömdes för några år tillbaka, varvid Ålands lotsfördelnings nya Valvoja, byggd år 1958 i Åbo, vidtog med sin verksamhet.

Även om man som ett allmänt omdöme om säkerhetsanstalterna kan framhålla, att de i dag befinner sig i utmärkt skick, är det likväl skäl att samtidigt påtala den brist av sjöräddningsbåtar, som föreligger då det gäller bispringande av nödställda. Ett åländskt sjöräddningssällskap kom till först år 1960 som en underavdelning av Finlands Sjöräddningssällskap. Det har varken haft tid eller medel att ordna denna påtalade detalj. Lotsarnas möjligheter att utan modern sjöräddningsattiralj skrida till effektiv hjälp är ringa. Det är allenast sjöbevakningen, som i dag under sin chef, kaptenlöjtnant Fjalar Häggblom, kan utöva en någorlunda ändamålsenlig sjöräddningstjänst. Men vid en större katastrof har ej heller den tillräckliga resurser. En sjöräddningskryssare borde inom närmaste framtid anskaffas och stationeras i Mariehamn eller vid Kobba klintar.[1])

Hamnarna

I sitt historiska verk över Mariehamn uttalar sig Walter Sjöblom om Mariehamns hamnar på ett utmärkt sätt, som ger läsaren en god uppfattning om dem. Här skall citeras följande: »Mariehamn har tvenne hamnar. Den västra är en av

[1]) För närvarande finns inom Ålands lotsfördelningsdistrikt endast två sjöräddningsbåtar, Hans Helenius i Eckerö och Ledsund i Degerby. 1958-års sjöräddningskommitté har i sitt till statsrådet ställda betänkande av den 15 mars 1958 föreslagit, att en med sjöräddningskryssare jämförlig sjöräddningsbåt skulle anskaffas till Ålands lotsfördelningsdistrikt, men något resultat därav har vid tiden för Mariehamns 100-årsdag ej ännu hörts av.



Parti av Västerhamn. Vid kajen ligger fr.v. Norrtelje, Slite och Viking.

Finlands allra yppersta. Sällan, och då endast för en mycket kort tid, tillfryser den. Djup är den, så att de största fartyg med lätthet kunna löpa in i densamma. Skyddad är den även för stormarna. och så rymlig är den, att den utan svårighet skulle kunna mottaga Ålands hela stora handelsflotta.

Den östra hamnen är på långt när icke så djup som den västra, men äger dock tillräcklig vattenmängd för de mindre skärgårdsångare, jakter och galeaser, som anlöpa densamma.»[1])

I kapitlet om »Mariehamns stads uppkomst» kan vi läsa hur »åtskilliga av Finlands skeppsredare och handlande» uti en till Hans Majestät Kejsaren och storfursten ställd och till senaten ingiven framställning anhållit om, »att en ut- eller nödhamn måtte för finska och utländska fartyg insättas vid sydligaste kusten av Åland.» Det var den för stormar skyddade naturhamnen i Övernäs av Jomala socken, vilken härvid åberopades såsom främsta orsak till framställningen, att en stad måtte grundläggas i Övernäs by. Framställningen ledde till resultat. Staden erhöll sitt namn efter kejsarinnan Maria och den utmärkta naturhamnen i en vacker kombination då namnet för den nya staden den 21 februari 1861 fastställdes till Mariehamn. Tanken på att den goda naturhamnen skulle bli staden Mariehamns värdefullaste tillgång har även besannats. Mariehamns naturhamn tillsammans med den omständigheten att staden är belägen nära farleden från Åbo till Stockholm, har främst bidragit till dess relativt goda kommunikationer med omvärlden. Även om dessa kommunikationer tidtals, särskilt under stadens

[1]) A.a. del I s. 135.

första femtio år, ej varit helt tillfredsställande, måste likväl medges, att invånarna i den lilla staden och i det uppland, som omger staden, ej heller kunnat påfordra bättre kommunikationer i beaktande till de ekonomiska resultaten av trafiken.

Ännu år 1911 var stadens hamnanläggningar mycket obetydliga. Men småningom växte trafiken i hamnarna, särskilt sommartid, och denna omständighet påfordrade åtgärder för hamnarnas utveckling. I stadsfullmäktiges protokoll finner vi, att hamnarna nästan ständigt varit på föredragningslistan. I frågor av olika slag rörande både Väster- och Österhamn har stadens fäder under årens lopp fattat ståndpunkt. Sålunda var frågan om uppförande av ett varumagasin i Västerhamn aktuell redan före stadens 50-års jubileum. Staden hade år 1895 låtit uppföra där ett för den lilla staden ståtligt packhus av tegel. Detta packhus, visserligen ett par gånger reparerat och delvis ombyggt, är ännu i dag stadens väsentligaste hamnbyggnad. Den 30 november 1914 föredrogs i stadsfullmäktige frågan om uppförande av ett varumagasin. Därvid var det under första världskriget planerade krigstida linjen Åbo—Mariehamn—Stockholm, som påskyndade uppförandet av magasinet. Fullmäktige kunde i anseende till kostnaderna ej enas, varför ärendet bordlades. Bordläggningen varade i hela nio år. Först den 27 december 1923 blev frågan efter långvariga diskussioner slutbehandlad i stadsfullmäktige. De beslöt härvid, att för såväl en kajanläggning av cement på 30 meter som uppförandet av ett varumagasin upptaga i budgeten 120.000 mk. Dessa arbeten realiserades delvis under förloppet av de närmaste åren.

Vi skall härefter förflytta oss något över tio år framåt i tiden. Den 25 januari 1934 behandlade stadsfullmäktige den med folkskolläraren Karl Gustafsson som ordförande tillsatta stadsplanekommitténs betänkande. En verklig planering av bl.a. hamnarnas utveckling förelåg nu för första gången i stadens historia, varför betänkandet här skall beröras. Först konstaterade kommittén allmänt, att »på grund av vattendjupet och andra fördelar är Västra hamnen förutbestämd att bli stadens huvudhamn, varför alla åtgärder, som förty här vidtagas. böra göras med detta faktum för ögonen. Detta icke endast, när det gäller byggandet av kajer, bryggor, pirar eller bassänger med flere dylika åtgärder, utan i lika hög grad ifråga om vad med hamnbyggandet har direkt gemenskap, såsom magasins- och upplagsområden samt industriområden mm. Såvitt det gäller den påbörjade cementkajen, förordar kommittén dess utdragande till vedbron. När detta skett, synes det kommittén som om stadens behov av angöringsplats i Västra hamnen för djupgående farkoster för någon tid framåt vore tillfredsställt.

Det område som ligger söder om Vedbron och Linjegatan samt väster om den nuvarande privatbebyggelsen därstädes bör regleras för magasins- och upplagssamt industriändamål samt administrativa byggnader. Även de obebyggda tomterna N:ris 9, 10, 11 i 7:de kvarteret av stadsdelen A böra enligt kommitténs åsikt reserveras för hamnområdets kommande behov.

Strandområdet norr om Klappbron får sin särprägel av att det utgör en del av Badhusparken. — — — En hamn inom detta område för mindre farkoster skulle bli ett tillskott av liv i strandbilden. Kommittén föreslår därför att på

lämpligt ställe mellan Klappbron och Segelpaviljongen anlägges en hamn för segel- och motorbåtar. — — —

Med anslutning till vad ovan sagts om hamnförhållandena i allmänhet anser kommittén, att inga åtgärder till förmån för djupgående handelsfartyg och lastfartyg böra vidtagas i Östra hamnen utöver vad som här redan gjorts.

Den tilltagande trafiken med mindre farkoster från skärgården gör emellertid en fiskarhamn här behövlig. Kommittén föreslår, att en dylik hamn anlägges norr om och i anslutning till Östra hamnens ångbåtsbrygga på så sätt att en vågbrytare från landfästets yttre ända bygges i nordlig riktning. Längs vågbrytarens inre sida och ångbåtsbryggans landfäste anlägges gångbanor. Ur bland annat hälsosynpunkt borde en strandkaj anläggas från ångbåtsbryggan till konsul Nylunds landningsbrygga. — — —

Den av staden redan påtänkta utvidgningen av båthamnen bör göras på norra sidan om dess landfäste. Skulle den norr om båthamnen utdragna kloaken lägga hinder i vägen för en dylik förstoring av båthamnen mot norr, föreslår kommittén, att en ny båthamn anlägges i anslutning till eller i närheten av garveriets landningsbrygga».

Förrän någon väsentlig utbyggnad av den viktigare hamnen, Västerhamn, hann verkställas, utbröt det andra världskriget. Stadsplanekommitténs förslag kunde därigenom ej i någon nämnvärd omfattning realiseras. Sedan trafiken efter det andra världskriget begynt utveckla sig, blev förverkligandet av planeringsfrågorna åter aktuellt. Vi skall först kasta en blick på trafikutvecklingen mellan åren 1950—1959 och därefter återkomma till utvidgningsplaneringen av hamnarna, ävensom till omfattningen av planeringens realisering. Utvecklingen av trafiken i Mariehamns hamnar under 1950-talet uppvisar stegrade siffror.

Ur den av sjöfartsstyrelsens statistiska och registerbyrå publicerade statistiken över trafiken i kuststädernas hamnar har här uppgjorts följande tabell:[1])

Trafiken i Mariehamns hamnar under åren 1950—59

År	Ankomna fartyg Antal	Ankomna fartyg Nettoton	Avgångna fartyg Antal	Avgångna fartyg Nettoton
1950	811	291.251	779	279.821
1951	955	305.728	949	306.183
1952	1029	356.753	1022	354.291
1953	1079	479.575	1085	484.180
1954	982	518.023	985	516.578
1955	1125	513.198	1123	515.668
1956	1002	470.835	985	471.440
1957	1070	497.779	1041	491.358
1958	1096	502.713	1038	500.828
1959	1021	662.137	1012	666.232

[1]) Se serien »Finlands officiella statistik», avsnittet »Sjöfarten mellan Finland och utlandet», tabell 6, omfattande »Trafiken i kuststädernas hamnar enl. av hamnmyndigheterna meddelade uppgifter.»

Hamnkapten Walter Öfverström meddelar rörande trafiken på Mariehamn under 1960, att staden anlöptes av 434 fartyg i kusttrafik, medan de in- och utgående fartygens antal var 1.690, motsvarande 1.246.222 nrt. Under 1960 inflöt i hamninkomster 31.289.038 mark. Av detta belopp återbetalades i restitutioner 17.285.839 mark, varför stadens hamninkomster netto utgjorde c:a 14 milj. mark. Restitution eller återbetalning ges fartyg, som regelbundet angör staden under minst tre månader. De sk. trafikavgifterna steg under 1960 till inemot 7 miljoner mark. Största delen av dessa avgifter debiterades i Österhamn.

Seglationen på Mariehamns Västerhamn har regelrätt försiggått året runt. Ett undantag härutinnan ägde rum under den exceptionellt svåra isvintern 1956, då Västerhamn på grund av ishinder i Ålands hav var stängd mellan den 1 och 23 mars. Beträffande uppbörden i Mariehamns hamnar hänvisas till kapitlet om stadens ekonomi uti denna bok.

Den efter andra världskriget alltmer tilltagande trafiken på Mariehamns hamnar har föranlett stadens myndigheter att uppgöra en ny planering för hamnarna, dels på kort sikt och dels på långt sikt. Häröver har Mariehamns stadsingenjör Lars Lönnqvist uppgjort sitt program, varom han på ett handelskammarmöte den 11 december 1957 närmare gav upplysning i ett föredrag benämnt »Stadens hamnar». Vi skall i det följande ta del av det väsentligaste innehållet av stadsingenjör Lönnqvists hamnbyggnadsprogram såsom det förelåg år 1957 och omfattningen av dess realiserande intill stadens 100-årsdag.

Programmet har i formen av Mariehamns Byggnadskontors utredning och planering till utbyggnad av stadens hamnar varit underställt stadsstyrelsen, som föreslagit dess godkännande. Stadsfullmäktige har jämväl fastställt det. Enligt detsamma skulle Västerhamn utbyggas i fyra etapper. Den första omfattade projektet att försätta den sk. Arandakajen i slutligt skick. Detta arbete är verkställt sedan tre år tillbaka. Följande etapp åsyftade djupvattenkajens förlängning med 30 m söderut. I anslutning härtill avsåg tredje etappen en utbyggnad av den sk. stockholmskajen med 80 m. Dessa båda etapparbeten utfördes under 1959. Enligt den fjärde etappen skulle dels djupvattenkajen ytterligare förlängas med 25 m i söder emot den sk. kolbron och dels ett nytt tullhus byggas nedanför Stava Mostersvägens utmynnande i Hamngatan. Detta förlängningsarbete pågår vid tiden för hundraårsjubiléet och beräknas vara färdigt till slutet av maj 1961, då den nya Skandia-färjan skall få begagna denna kajdel som sin angöringsplats. Frågan om byggande av ett nytt tullhus har däremot lämnats öppen. Samma förhållande gäller den i fjärde etappen ingående planen att bygga om Stockholmskajen till en betongkaj. I programmet ingick även byggande av en fiskhamn söderom lotsbron. Detta projekt har jämväl lämnats vilande, enär önskemål föreligger att få fiskhamnen placerad ännu längre söderut i Korrvik.

Utanför programmet var staden tvungen att på grund av den under våren 1959 plötsligt aktuella färjtrafiken i Västerhamn bygga tilläggsanordningar för färjornas behov vid Stockholmskajens förlängning. Dessutom uppförde staden en provisorisk tullpaviljong invid färjfästet. Då bärplansbåten Sirenas linje Marie-

hamn—Stockholm under försommaren 1960 blev aktuell, anlade staden för dess behov strax norrom Pommern en angöringshamn, vartill hör en liten tullpaviljong.

Österhamns utbyggnadsprogram var år 1957 i skissform och har ej än i dag erhållit sanktion. Den väsentligaste planeringen i Österhamn berör ångbåtsbryggan. Den anses vara uttjänt och skall ersättas med en pir. Västerom piren har i skissen plats reserverats för ett litet torg med markområde för en eventuell saluhall samt buss- och bilservicestation. Ett intressant uppslag är ett påtänkt helikopterfält nedanför Villagränd. I skissen ingår jämväl en del andra uppslag av mindre vikt. I Österhamn har under de senaste åren utförts muddringsarbeten vid ångbåtsbryggan. Dessutom har en landningsbrygga för skärgårdsflygets behov uppförts nedanför Turistföreningens Övernäsgård. Vid tiden för jubileet pågår arbeten för utvidgandet av båthamnen vid den sk. Fahlerska bryggan.

I det följande skall vi få ta del bl.a. av kajlängderna och vattendjupet i stadens bägge hamnar. Västerhamns kajlängd är 545 meter och Österhamns 85 meter. Vattendjupet i Västerhamn är 6,3 meter invid djupvattenkajen och inemot 20 meter på redden, Österhamns vattendjup är c:a 3 meter. Vid jämförelse av Västerhamns kajanläggningar av i dag med dem som för femtio år sedan stod till fartygens förfogande är att konstatera den snabba utveckling, som sedan dess ägt rum. Ännu för några decennier sedan var hamnarnas sammanlagda kajlängd mindre än 300 meter. Under de senaste åren har en fördubbling av kajlängden ägt rum. Ett för Västerhamn ända in på 1930-talet särtecknande drag, nämligen de sk. krängningskistorna för segelfartygens behov, avlägsnades för 25 år tillbaka som obehövliga. Bland nyheter, som vi i dag finner i Västerhamn, observeras oljehamnen söderom Lotsberget.

Sedan 1911 har hamnarnas skötsel åvilat närmast stadens hamnkapten. Som hamnkapten har under senaste femtio åren fungerat sjökapten K. E. Ekblom intill år 1912, sjökapten Arthur Ekbom 1913—16, sjökapten J. A. Adolfsson 1917—27, sjökapten M. A. Gustafsson 1928—39 och sedan 1940 nuvarande hamnkaptenen, sjökapten Walter Öfverström. Hamnkapten Öfverström fungerar jämväl som hamnlots. Till hamnkaptenens förfogande för uppgifterna i hamnarna står i dag en ordinarie och tre extra hamnvakter.

Hamnbyggnadsarbetena åvilade ända till 1955 stadens arbetsledare. Sedan arbetsledartjänsten i början av 1900-talet inrättats, hade Mariehamn i Johan Nordin den arbetsledare, som i 30 år ända inpå år 1934 skötte om stadens hamnbyggen. Han efterföljdes t.o.m. år 1948 av Albin Scott. Därefter underställdes hamnbyggnadsarbetena stadens byggnadskontor, vars chef intill 1957 var byggmästare Birger Lindblom. Sedan 1957 är diplomingenjör Lars Lönnqvist byggnadskontorets chef. Hamnbyggnadsarbetena av större omfattning har vanligtvis utgetts på entreprenad.

Trots penningvärdets punktvis inträffade försämring i Finland, ger likväl följande av hamnkapten Öfverström meddelade siffror i runda tal över bruttohamninkomsterna en god uppfattning om trafikens utveckling i Mariehamns hamnar. Under 1911 var inkomsterna 6.300 mk, 1940 400.000 mk och 1960 hela 31,3 milj. mk, brutto.

Tullen och tullnederlagen

I samband med hamnarna bör några ord ägnas åt tullkammaren i Mariehamn. Dess historia är föga skiftesrik. Påpekas kan likväl, att på grund av de året om nattetid ankommande turbåtarna från Åbo och Stockholm, är tullmannens verksamhet i Mariehamn föga avundsvärd. Då därjämte beaktas trafikrusningen särskilt under veckoskiftena under sommarsäsongen, får vi en riktig bild av tullens arbetsbörda i hamnstaden Mariehamn. En sådan bild kan nämligen ej erhållas allenast genom att studera följande kortfattade statistik:

Rörelsen vid Mariehamns tullkammare

År	Antal klarerade båtar	Flygplan	Uppburen importtull	Omsättningsskatt
1951	3.259	664	16.681.327	20.215.514
1955	3.279	743	15.811.000	21.251.000
1959	4.387	894	17.503.000	26.065.000
1960	4.865	815	19.502.337	43.950.459

Tullpersonalen har efter andra världskriget ökats och består i dag av en tullförvaltare, två tullbevakningsinspektorer, en kassör, två tulluppsyningsmän och 13 årsanställda tullvaktmästare. Extra personalen under sommarsäsongen utgjordes 1959 av elva och 1960 av fjorton befattningshavare. Som tullförvaltare har sedan 1911 fungerat: Karl Leonard Hagman från 1889 till 1917, Karl Uno Boehm 1918—1929, Carl Edvard Lagerblad 1930—1936, Karl Alvin August Staaf 1936—1944 och Lars Johansson, ämbetets nuvarande innehavare, från år 1945.

De tullnederlag, som i dag finns i Mariehamn, kan indelas i tre grupper, nämligen provianteringslager, enskilt tullnederlag och transitoupplag. Av sådana under tullkammarens uppsikt varande nederlag har flere av stadens rederier egna provianteringslager, varutöver tvenne mariehamnsföretag, AB Mathias Eriksson och Sölgéns Livsmedel, upprätthåller allmänna provianteringslager. Enskilt tullnederlag innehas av Esso och tillfälliga transitoupplag av enskilda personer. Något warrantnederlag finns däremot ej i staden. De frihamnsrättigheter, som anses ha tillerkänts staden i dess fundationsbrev, har hittills ej utnyttjats.[1])

[1]) Se §§ 6—9 i fundationsbrevet av den 21 februari 1861, som är återgivet in extenso i Sjöbloms a.a. I s. 64 ff. Jfr. även a.a. I s. 141.

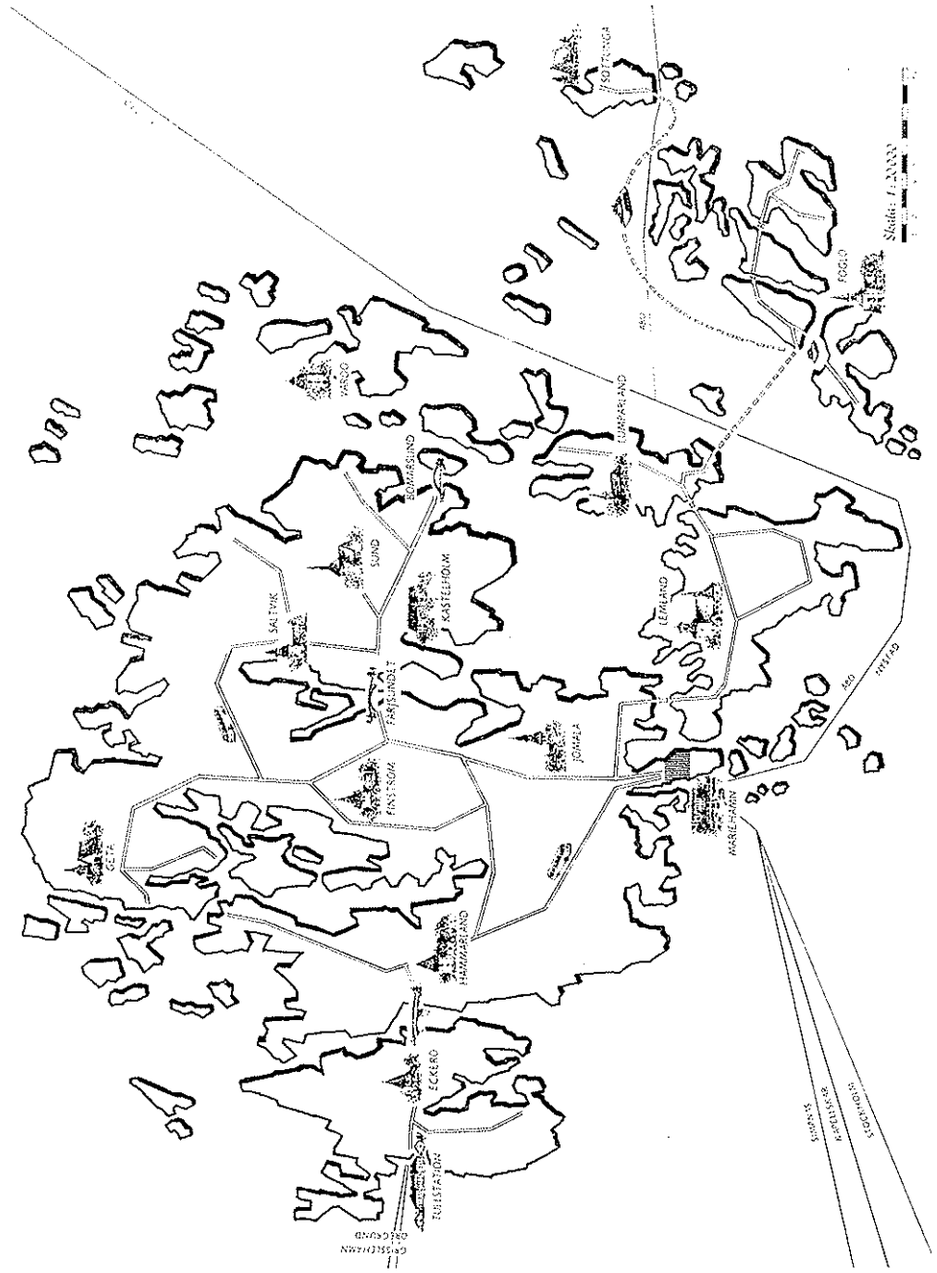
Kommunikationerna till lands

Mariehamns kommunikationer landvägen med den åländska landsbygden var ännu vid tiden för Mariehamns 50-årsdag mindre tillfredsställande. Allmänna farvägen till den vidsträckta landsorten norr-, öster- och västerom Mariehamn gick via Dalkarby till Jomala kyrkoby, där vägen förgrenade sig. Huvudvägen fortsatte norröver, medan vägen till östra Jomala, Lemland och Lumparland gick först mot Jomala prästgård, varefter den svängde i sydostlig riktning emot Lemströms kanal. Huvudvägen åter förgrenade sig i Gölby, varvid den högra grenen fortsatte i nordostlig riktning genom östra Finström mot Godby och den vänstra i ung. västlig riktning mot norra och västra Finström, Hammarland och Eckerå. Den norra vägen delade sig i Godby i två grenar, den vänstra gick emot norra Finström, västra Saltvik och Geta samt den högra gick via Färjsundet mot östra och norra Saltvik och Sund. Till de nu relaterade huvudvägarna ledde ett stort antal bivägar. Söderut från Mariehamn gick till Ytternäs en smal körväg längs Slemmern. Någon egentlig betydelse i stadens kommunikationer hade denna väg ej förrän turismen på 1930-talet börjat göra sig gällande.

År 1911 var på sitt sätt ett märkesår för stadens kommunikationer med landsbygden därutinnan, att staden då erhöll sin första taxibil. Betydelsen därav var till en början liten och den gamla hästskjutshållningen skulle ännu under inemot tio år uppleva en god arbetsperiod. Men efter det första världskriget började linjebussen på allvar konkurrera med hästskjutshållningen. Med den första taxibilen inleddes likväl en ny era för kommunikationerna till lands. Bilismens genombrott på 1930-talet medförde nämligen förbättrade vägförbindelser mellan Mariehamn och landsbygden.

Skjutshållningen utarrenderades i landskapet Åland ända intill andra världskriget. Den var i Mariehamn till år 1926 kombinerad med gästgiverirörelse. Minst tre hästar skulle stå till allmänhetens förfogande. Maximiantalet skjutsar var 3 per dygn, varutöver 4 extra skjutsar kunde påfordras. Ersättningen för den kombinerade gästgiveri- och skjutshållningen i Mariehamn fastställdes år 1922 för treårsperioden 1923—25 till 50.000 mk per år. Sedermera upphörde för skjutshållningsentreprenören skyldigheten att hålla gästgiveri. Den sista skjutshållningsentreprenören var änkefru Anna Eriksson vid Norragatan 8, som 1931 för 8.000 mk per år påtog sig att med bil upprätthålla skjutshållningen under åren 1932—34. Kontraktet förnyades till och med utgången av år 1937, då skjutshållningssystemet för Mariehamns del slopades. Då hade fru Anna Eriksson i 28 år omhänderhaft denna viktiga detalj i Mariehamns kommunikationer med landsbygden. Under den första tiden medan hennes man, Albert Eriksson, levde, ingicks avtalen i hans namn.

Den första taxibilen uppenbarade sig i Mariehamn under sommaren 1911. Början till en allmän taxirörelse var därmed gjord. Under år 1912 startade affärsmannen, sedermera rådman Axel Barck sin första taxirörelse, som under firma Barck & Co stod allmänheten till tjänst till en början med en år 1912 inköpt bil



Stadens bussförbindelser med landsbygden på fasta Åland.

av märket NAG och sedan år 1913 ytterligare med två vagnar, en sju personers Studebaker och en två personers Opel. År 1913 insatte även forman Albin Ahlqvist en 7-personers Opel i traxitrafik. Biltrafiken lämpade sig likväl ej under vintern. Dels underhölls vintervägarna dåligt och dels var bilarna ej byggda för sådan trafik.

Med utbrottet av första världskriget upphörde all privat bilkörning inom landskapet. Sedermera rekvirerade den ryska militären de flesta bilarna på Åland. Först en tid efter kriget, år 1920, kunde bilar åter allmänt användas för privat bruk. Under nämnda år inleddes den första regelbundna busstrafiken på linjen Mariehamn—Godby. Småningom började de amerikanska bilmärkena Ford och Chevrolet synas på de åländska vägarna. Den åländska bilparken utökades under mellankrigsåren sålunda, att vid utbrottet av det andra världskriget fanns det exakt 400 bilar inregistrerade på Åland. Bensinbristen under denna krigsperiod var stor, men tack vare gengasen kunde den civila trafiken upprätthållas i begränsad omfattning. Efter kriget började inköp av bilar äga rum med accelererad fart och sedan sk. sjömansbilar kunde införas, steg tillströmningen av nya bilar till Åland snabbt. Sedan slutet av 1950-talet har även beträffande bilar en kundernas marknad återinträtt. Vid tiden för jubiléet omfattade bilparken på Åland c:a 2.000 st, antalet motorcyklar c:a 550. Av dem hörde till Mariehamn c:a 500 bilar och 50 motorcyklar. Härutöver fanns ett stort antal cyklar, vars omfång under senare tider likväl undergått en viss minskning. Cyklarnas betydelse som fortskaffningsmedel har på Åland varit stor. Numera har de erhållit en svår konkurrent i mopederna. De sistnämndas antal på Åland var i januari 1961 c:a 1.500 st, varav inemot 500 beräknades höra till Mariehamn.

Då varken järnväg eller spårväg finns på Åland, kommer motorfordonen, särskilt bussarna, lastbilarna och taxibilarna att ha en viktig funktion som fortskaffningsmedel här. För Mariehamns del gäller detta särskilt taxibilar och lastbilar. Sådana motorfordon hade vi i Mariehamn vid jubiléet till ett antal av 38, varav 26 taxibilar och 12 lastbilar. Från staden avgår dagligen året runt bussar, för närvarande till ett antal av 12 till olika delar av landsorten. Huvudbusslinjerna är Mariehamn—Bomarsund, Mariehamn—Finström, Mariehamn—Föglö, Mariehamn—Geta, Mariehamn—Hammarland och Eckerö, Mariehamn—Lemland och Lumparland, Mariehamn—Västra Saltvik samt Mariehamn—Östra Saltvik. Härutöver medtar den dagliga postbussen passagerare, paket och post på linjen Mariehamn—Godby—Haraldsby—Geta—Godby—Mariehamn. Sedan sommaren 1960 upprätthålles ungefär varje timme busstrafik från Ytternäs via stadens centrala delar till stadens förorter i norr med ändstation i Johannebo.[1])

Den livliga bilismen förutsätter, att landsvägarna från Mariehamn till olika delar av landskapet skall vara goda och att vägunderhållningen året om skötes ändamålsenligt. Den huvudväg, som år 1911 gick från Mariehamn norröver, har

[1]) Efter erhållet tillstånd har denna sk. förortstrafik från den 15 sept. 1960 varit inställd under vintermånaderna. Från maj 1961 vidtog trafiken ånyo.



Parti av Torggatan med Busstorget i fonden.

under de femtio senaste åren förbättrats i avsevärd grad. Förtjänsten härav kan tillskrivas i viss mån det rikssvenska företaget AB Vägförbättringar, som under mellankrigsåren hade vägunderhållet i landskapet på entrepenad, men likväl främst Ålands landskapsstyrelses vägavdelning, vars chef är vägingenjör Bo Wilenius. Särskilt under de senaste tio åren har vägarna från Mariehamn till landsorten utvecklats väl. Huvudvägarna från Mariehamn är permanentade till avsevärda sträckor och underhållet av de icke permanentade vägarna är relativt gott. Nya vägar har dragits från Mariehamn såväl norrut som söderut. I sistnämnda vädersträck byggdes kort före utbrottet av det andra världskriget en ny väg till västra Ytternäs. Därjämte sammanbands den gamla ytternäsvägen med denna nya väg. För inbyggarna i västra Åland var vägförbindelsen med Mariehamn länge mindre tillfredsställande på grund av den stora omväg de tvingades ta för att nå Mariehamn. Kort efter Mariehamns 50-årsjubileum skred vägintresserade personer i Eckerö, Hammarland och västra Jomala till aktion, varvid resultatet blev, att stadsfullmäktige år 1914 upplät mark för denna påyrkade infartsväg till staden över dess norra utmark. Samma år utfördes även vägbygget sålunda, att den väg, vilken ledde från Hammarland genom västra Jomala mot Mariehamn och som anslutits till allmänna postvägen vid det sk. Dalkarby vedhugget, byggdes rätt fram från Sviby ängar till Nygatan. Denna väg blev sedermera fullt utbyggd av landskapsstyrelsens vägavdelning, och har från slutet av 1930-talet fått den allra största betydelse även för mariehamnarna, särskilt efter det Mariehamns flygfält i Torp blivit anlagt invid vägen. Dessutom har vid vägen under de senaste tjugo åren vuxit upp en förstad till Mariehamn, vilken numera

är inkorporerad med staden. I dag är hela denna väg permanentad ända till allmänna landsvägen från Gölby västerut.

I detta sammanhang kan omnämnas, att den år 1934 tillsatta stadsplanekommittén avgav ett digert betänkande rörande infartsvägarna till Mariehamn. Resultatet härav har vi i det föregående i stora drag fått ta del av. Men ännu i dag är delar av kommittéförslaget aktuella. Sålunda har stadsfullmäktige i enlighet därmed fattat beslut om, att en ny kommunikationsled skall dragas från Ålandsvägens norra del, sk. Ålandsplan, så rakt som möjligt till Västerhamn.

I samband med anläggandet av en ny landsväg från Strandnäs till Önningeby erhöll stadsfullmäktige den 13 januari 1944 del av Ålands landskapsstyrelses planering över den tilltänkta vägens sträckning. Tre år därefter föredrogs för stadsfullmäktige landskapsstyrelsens skrivelse om att staden skulle fastställa platsen för önningebyvägens anslutning till staden. Resultatet blev, att den norra infartsvägen till staden flyttades österom bergavningsplatsen från dess tidigare sträckning väster om begravningsplatsen. Den nya infartsvägen blev definitivt färdig i permanentat skick under sensommaren 1959. Tack vare denna nya väg har sträckan från Mariehamn till Lemströms kanal förkortats med omkring 5 km. Längs denna väg har en ny bebyggelse vuxit upp.

Gatorna i Mariehamn var ända in på 1950-talet sedvanliga landsvägar, där trottoarer för fotgängarna saknades, förutom längs några av huvudgatorna. Under de senaste åren har ett antal av huvudgatorna permanentats och i samband därmed har trottoarer byggts.[1]) Arbetena har såsom hittills under Mariehamns stads existenstid huvudsakligast utförts i stadens egen regi. De personer som lett huvudarbetena därvid har varit under tidigare år stadens arbetsledare och sedermera när stadens byggnadskontor inrättades dess chef.

Flygtrafiken

Sjöflygets tidevarv

Tack vare flygmaskinens snabba utveckling under första världskriget kunde genast efter fredsslutet till trafikflygplan ombyggda krigsflygplan användas för passagerar-, frakt- och postbefordran. Utvecklingen hade gått fort sedan Orville Wright den 17 december 1903 gjorde sin 36 meters flygning, i mänsklighetens historia den första med en luftfarkost tyngre än luften. I Sverige begynte under år 1919 bedrivas linjeflygtrafik huvudsakligen för postbefordran bl.a. till Finland. Likväl skulle det dröja ännu inemot nio år förrän frågan om flygtrafik blev aktuell för Mariehamn.

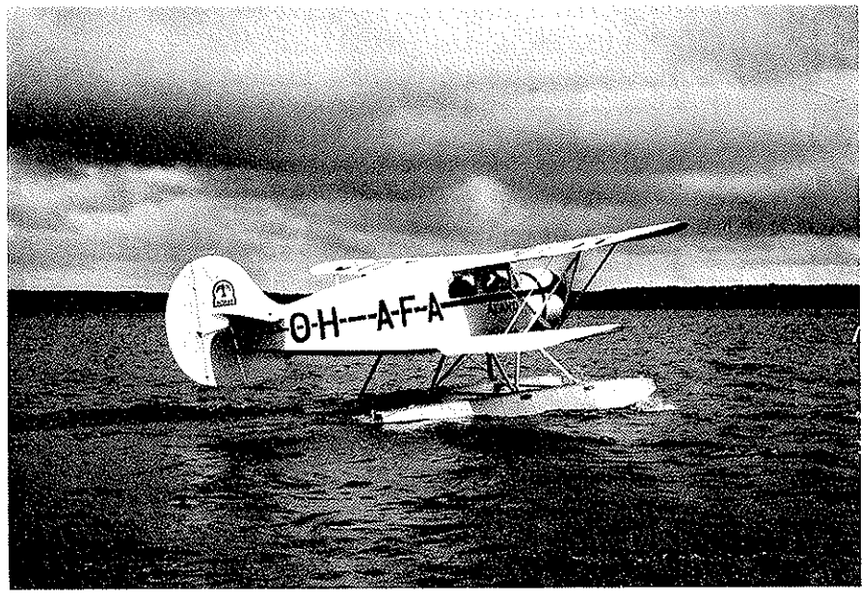
[1]) Arkitekt Erik Kråkström utarbetade vid tiden för 100-årsjubileet en ny stadsplan för Mariehamn, vilken omständighet medförde en viss stagnation i gatuarbetena.

Den 4 juni 1928 behandlade stadsfullmäktige en av Aero O/Y gjord framställning, vari anfördes att bolagets trafikflygplan på rutten Åbo—Stockholm under sommarsäsongen 1928 skulle mellanlanda i Mariehamn, ifall ett anslag, stort 10.000 mk, för ändamålet beviljades av staden. Anhållan godkändes av stadsfullmäktige. Under tiden 2 juli — 4 augusti verkställde Aeros flygplan mellanlandningar i Mariehamn. Flygbiljetten Åbo—Mariehamn kostade 300 mk och Mariehamn—Stockholm 350 mark. Taxan var självfallet hög i flygtrafikens barndom, då endast små sjöflygplan stod till förfogande. Den vanliga flygplanstypen var till en början Junkers F.13, ett enmotorigt sjöflygplan med plats för fyra passagerare. Sedermera användes det tremotoriga Junkersplanet G.23 med plats för nio passagerare.

På grund av turistströmmens årliga stegring till Mariehamn förelåg faktiskt ett behov av trafikflygplan på Mariehamn. Efter sommarsäsongen 1930 meddelar tidningen Åland den 17 september 1930, att »flyget på Mariehamn har haft en lyckad säsong och passagerarfrekvensen har varit 30 % större än senaste sommar. Flygförbindelserna får för varje sommar en allt större betydelse för Mariehamn. En stor förmån för staden är även att erhålla dagens tidningar från Stockholm och Åbo». Sedan flygtrafiken med sjöflygplan under sommartid med god framgång under tre somrar verkställts på Mariehamn, syntes det vara självfallet, att trafiken även framgent skulle fortsätta, särskilt som staden subventionerat trafiken med 10.000 mk per säsong. Men så blev ej fallet, ty under somrarna 1931—33 var flygtrafiken på Mariehamn helt inställd.

Den 2 februari 1934 förelades stadsfullmäktige ett förslag från Aeros sida om upprätthållande av regelbunden flygtrafik mellan Mariehamn och Stockholm under sommaren 1934, likväl högst under två månader och på villkor, att en subvention av 20.000 mark av staden beviljades. Stadsfullmäktige godkände denna Aeros anhållan. Flygtrafiken på Mariehamn sommartid under turisthögsäsongen var åter ett faktum. Tack vare det för varje år ökade passagerarantalet kunde härefter flygtrafiken på Mariehamn under sommarmånaderna ekonomiskt upprätthållas ända till utbrottet av andra världskriget. Flere notiser i tidningen Åland vittnar om en begynnande högsäsong för denna flygtrafik, omfattande tillsvidare allenast rutten Mariehamn—Stockholm. Till sommaren 1935 hade en flyghamn byggts vid Lilla holmen. Den 20 juni 1935 begynte flygtrafiken Stockholm—Mariehamn med det 3-motoriga sjöflygplanet Södermanland. Planet var försett med fåtöljet för 15 personer. En avsevärd förbättring i flygtrafiken var därmed genomförd.

Inom redarkretsar i Mariehamn hade i slutet av 1930-talet uppkommit tanken på att för taxi- och ambulansflygning anskaffa ett mindre sjöflygplan. Den 26 mars 1938 ägde i Mariehamn ett allmänt flygmöte rum, varvid beslöts att på basen av den positiva förhandsaktieteckning, som föregått mötet, bilda ett flygbolag. En interimsstyrelse tillsattes, bestående bl.a. av skeppsredarna Arthur Andersson och Edgar Erikson samt bankdirektören Bertel Lundqvist och flygmästaren Georg Jäderholm. Fullmakt för anskaffandet av ett lämpligt sjöflyg-



A. B. Ålands Flygs Wacosjöplan.

plan utfärdades åt initiativtagaren till flygbolaget, skeppsredare Arthur Andersson. Till hans närmaste medhjälpare utsågs hans svärson, stadskassören, sedermera skeppsredare Lennart Karlsson. Anskaffningen av flygplanet gick snabbt och bolaget inköpte ett amerikanskt Waco-sjöplan med plats för tre personer, förutom föraren. Redan den 25 maj 1938 anlände planet från Helsingfors till Mariehamn och begynte med sin verksamhet. Till pilot utsågs Georg Jäderholm. Bolaget som vid denna tid hunnit konstitueras och registreras, erhöll namnet AB Ålands Flyg.

En ny era i de åländska kommunikationernas historia hade inträtt. Ålandsflygets betydelse för skärgårdsborna bör därvid särskilt beaktas. Sjuktransporten från vilken del som helst av den åländska skärgården till Mariehamn, Stockholm eller Åbo gick nu undan på en halv till något över en timme. Som taxiflyg och nöjesflyg var planet även ofta anlitat. Dess verksamhetstid som civilt flyg blev likväl ej långvarig. Efter utbrottet av vinterkriget övertogs planet av de militära myndigheterna. Även om det efter kriget återgavs, kom dess betydelse att bli ringa i den bensinfattiga efterkrigsperioden. Det såldes därför och bolaget upplöstes.

Först efter grundandet av Skärgårdsflyg Ab år 1956 erhöll skärgårdsborna åter ett eget sjöflygplan, som året om har betjänat skärgårdsområdet. Det har använts som både linje-, taxi- och ambulansflyg. Skärgårdsflyg Ab:s kontor omhänderhas av Ångbåts Ab Ålands mariehamnskontor. Bolagets verkställande direktör är dipl.ekonom Klas Eklund. Bolagets senaste plan var av typen Cessna-180

med plats för tre passagerare förutom föraren. Under 1959 företog detta plan ambulansflygningar till ett antal av 40. Den 10 augusti 1960 drabbades bolaget av en svår förlust då Cessnan under en rundflygning med sin förare Johan von Hellens jämte två passagerare störtade invid Åbo. De ombordvarande dödades och planet demolerades helt. Enär Skärgårdsflyg Ab ej haft medel att inköpa ett nytt plan, har skärgårdsområdet sedan ovannämnda datum varit utan flygkommunikationer med Mariehamn. Ambulansflygningar har däremot verkställts med sjöbevakningens sjöplan i Åbo. För vinterperioden 1961 hade Skärgårdsflyg Ab chartrat ett med skidor försett landflygplan av typen Pilatus Porter med plats för sex passagerare. Den varma vintern medförde likväl, att skärgårdsisen icke uppnådde den tjocklek, som är en förutsättning för landning med ett så tungt plan som Pilatus Porter, varför flyget ej kunde användas i trafik.

Landflygets tidevarv inledes

Den första påminnelsen om att den internationella flygtrafiken på Finland med landflygplan hade intresse av Åland erhöll ålänningarna i en skrivelse från Åbo handelskammare, ställd till Ålands landskapsnämnd, och vilken skrivelse landskapsnämnden i januari 1934 remitterade till Mariehamns stadsfullmäktige för utlåtande. I skrivelsen framhöll Åbo handelskammare, att då »Åbo flygfält i snar framtid blir färdigt skulle den första internationella landflyglinjen vad Finland beträffar att bli linjen Stockhom—Åbo». Fördelen med landflygning var enligt Åbo handelskammare närmast den, att trafiken skulle kunna äga rum året runt. Enär stora möjligheter för Ålands anslutning till denna flygtrafik var förhanden, och då i varje fall ett reservflygfält borde anläggas på Åland för den internationella trafikens behov, anhöll Åbo handelskammare om Ålands landskapsnämnds ställningstagande till frågan. I sitt utlåtande av den 10 januari 1934 framhöll stadsfullmäktige, att den borde lösas positivt och att ett flygfält borde anläggas för ändamålet i närheten av Mariehamn.

Om resultatet av det därpå följande samarbetet mellan landskapets och stadens myndigheter kan vi läsa i tidningen »Åland» av den 14 oktober 1936. I en notis meddelades allmänheten, att ett flygfält planerades i Torp, c:a 3 km nordväst om Mariehamn. Kostnaderna beräknades till 600.000 mark. Den 19 maj 1937 skrev »Åland», att flygfältet skulle bli färdigt i medlet av sommaren. Det var faktiskt med rask fart man hade satt i gång med flygfältsarbetena. Flygfältet kunde likväl ej användas som fält för en reguljär flygtrafik, men som nödlandningsfält och tillfälligt fält för mindre flygplan var det acceptabelt.

Efter utbrottet av vinterkriget låg det i de militära myndigheternas intresse att utbygga nödlandningsfältet i Torp till ett för dåvarande trafikplanen i Finland acceptabelt flygfält. Den 16 oktober 1940 var flygfältsarbetena avslutade och Mariehamns flygfält var nu färdigt för regelbunden trafik. En märkesdag i stadens kommunikationers historia förelåg, ty staden erhöll omedelbart reguljär flyg-

förbindelse med Åbo och Stockholm. Rutten trafikerades tillsvidare tre gånger i veckan under de dagar, då turbåtsförbindelse på linjen Stockholm—Mariehamn—Åbo icke förefanns. Denna flyglinje upprätthölls ända till krigsutbrottet i juni 1941. Därefter var den regelbundna passagerartrafiken på linjen indragen till år 1945.

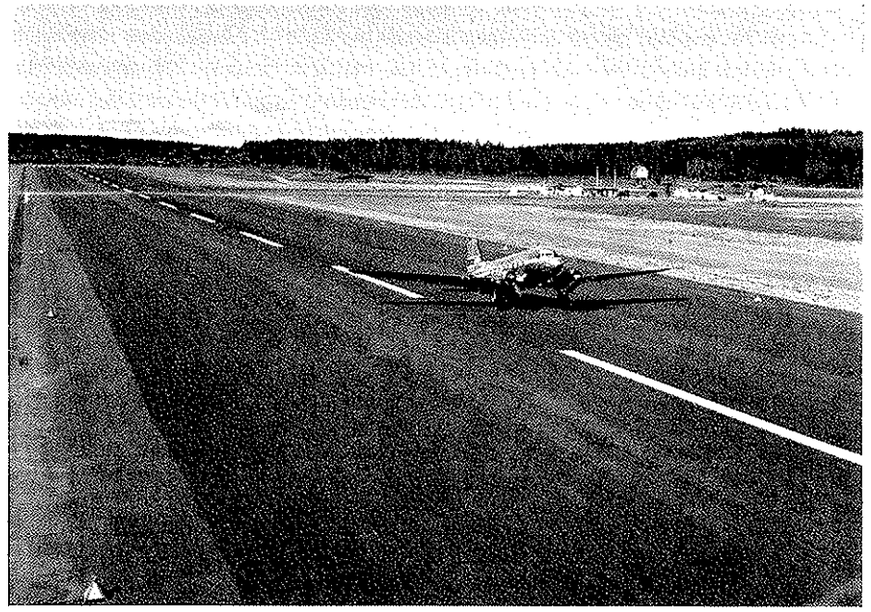
Tyvärr var flygfältets kondition efter kriget mycket dålig. Bland de första initiativ, som den nystartade Mariehamns handelskammare tog, var en framställning av den 17 november 1945 till kommunikationsministeriet i syfte att nödiga anslag skulle beviljas till försättande av flygfältet i tidsenligt skick. Under år 1946 steg flygturernas antal på Mariehamn till 149 i vardera riktningen, varvid 2.663 passagerare transporterades med flyget. Utvecklingen av landflygtrafiken på Mariehamn gick raskt framåt såsom skönjes ur följande tabell, omfattande decenniet 1951—60.

Trafiken på Mariehamns flygfält under 1951—1960

År	Antalet avresta o. ankomna passagerare	Befordrat bagage, post- o. fraktgods i kg
1951	9.506	155.522
1952	10.803	158.354
1953	25.147	387.667
1954	20.309	265.752
1955	22.814	316.249
1956	29.311	435.130
1957	34.635	445.311
1958	35.765	461.116
1959	33.069	446.662
1960	36.290	497.427

Tack vare den positiva utvecklingen av trafiken på Mariehamns flygfält kunde vederbörande myndigheter ej i längden negligera påfordrade åtgärder för utvidgningen av flygfältet. Ålands handelskammare i samarbete med Ålands dåvarande riksdagsman Arthur Larsson skred i avsett syfte till upprepade aktioner hos statsmyndigheterna. Resultatet av dessa bemödanden delgavs offentligen vid Ålands handelskammares andra kongress den 19 maj 1957. Det var dipl.ingenjör C.-E. Calás från kommunikationsministeriets luftfartsbyrå som på handelskammarens inbjudan gav en orientering över vad som dittills åstadkommits och vad som planerats för framtiden.

Sedan ing. Calás betonat vikten av Mariehamns flygfält i rikets internationella flygtrafik i dess egenskap av flygfält för reguljär trafik och nödlandningsfält för den internationella trafiken, delgav han de mått som fältets start- och landningsbana ursprungligen erhållit. Längden var 1.100 m och bredden 45 m. Efter flerfaldiga framställningar, särskilt från åländsk sida, hade banan förlängts till 1.300 m. Emellertid hade banan vid sidvind vissa brister. Sålunda måste exempel-



Mariehamns flygfält 1961.

vis under 1954 18 flygningar inställas på grund av otjänlig vind och lika många flygningar på grund av dimma. Motsvarande tal för 1955 var 20—10 och för 1956 11—15. Andra begränsningspunkter var inflygningsanordningarna, fyrarna och belysningen på flygfältet. Aktuellt var anläggandet av en tvärbana. Men viktigare än detta var likväl, att den befintliga banan förlängs med minst 300 meter. Det skulle t.o.m. vara önskvärt, att en ytterligare förlängning om 200 meter förverkligades, varefter banans längd skulle bli 1.800 meter.

Sedan kongressen har för utvidgningen av Mariehamns flygfält följande verkställts: Vid flygfältet har inrättats en statlig arbetskoloni, som levererar arbetskraften och Åbo Väg- och vattenbyggnadsstyrelse sköter om flygfältets ombyggande och förstorande. Vittomfattande dräneringsarbeten har redan utförts. Landningsbanan förlängs till 1.900 meter och höjs med c:a en halv meter samt permanentas. Erforderliga byggnader har uppförts eller är under arbete. Ifall allt går efter planerna skall det nydanade Mariehamns flygfält kunna invigas året efter Mariehamns stads jubileumsår. Därefter kan exempelvis Convairplan landa på flygfältet. De nuvarande Douglasplanen av typen DC3 kommer liksom Junkersplanen för över tio år tillbaka att försvinna från Mariehamns horisont. Uppenbart är redan, att Mariehamns flygfält går emot en storhetstid.

Flygfältschef har sedan fältets tillkomst år 1940 varit flygkapten Georg Jäderholm. Under honom står år 1961 en flygledningsstab av 8 personer, varav 4 flygledare och 4 meteorologer. Till det Åbo Väg- och vattenbyggnadsstyrelse under-

ställda flygfältet hör en personal av en fältmästare och tre ordinarie fältmän, förutom timanställd personal. Aerobolagets agentur i Mariehamn omhänderhades under åren 1939—59 av F:ma Erik Nylund. Sedan 1960 upprätthåller Aerobolaget en egen flygexpedition i Mariehamn med flygtjm. Olof Salmén som chef.

Post, telegraf, telefon och radio

I »Mariehamns stads historia 1861—1911» berättar Walter Sjöblom, att postföringen mellan Mariehamn och Sverige samt finska fastlandet ända in på 1900-talet skulle författningsenligt ombesörjas två gånger i veckan i vardera riktningen av för ändamålet utsedda sjöpostförare. »Sjöpostbåtarna fingo även medtaga resande. Långsam, oregelbunden och på många sätt obekväm, ja, ej sällan livsfarlig var under sådana förhållanden den på ovanangivet vis anordnade postgången. Det hette visserligen, att post två gånger i veckan skulle avgå från Mariehamn och lika många gånger i veckan anlända till staden. Men i menförestid, då isarna varken buro eller brusto, blev denna bestämmelse en död bokstav. Det kunde hända, att stadsborna i två veckor måste vänta på brev och tidningar från den övriga världen. Någorlunda tillfredsställande begynte den åländska posten funktionera, först då de isbrytande vinterångarna vidtogo med sin verksamhet».[1])

Det första världskriget medförde åter en tid av oregelmässig postgång. Särskilt efter Skiftets undergång i december 1916 var postgången under vintern 1916—17 och jämväl under vintern 1917—18 mycket oregelbunden. Efter första världskriget blev postgången mellan Mariehamn och Åbo samt Mariehamn och Stockholm åter regelbunden. Men under vinterkriget 1939—40 uppstod mellan nämnda orter stundom rubbningar i postgången. Orsaken härtill låg både i den svåra isvintern och i krigsförhållandena. Efter det andra världskriget har Mariehamn haft en utomordentligt välordnad postgång i alla riktningar.

Utvecklingen av rörelsen vid postkontoret i Mariehamn under decenniet 1951—60 framgår ur föregående tabell.

Rörelsen vid postkontoret i Mariehamn 1951—60

År	Postförsändelser Brev o. postkort avsända från Mariehamn st	Brev o. postkort ankomna direkt från utlandet[2]) st	Tidningsförsändelser ankomna, inhemska st
1951	195.416	89.076	658.164
1952	211.900	51.116	711.204
1953	223.548	92.352	782.946
1954	292.032	81.276	807.404
1955	297.344	96.356	941.408
1956	259.896	93.652	910.624
1957	266.240	97.552	849.212
1958	340.184	97.136	1.033.240
1959	339.404	123.552	1.050.920
1960	351.361	112.964	1.027.260

[1]) A.a. Del II. s. 267.

[2]) Utländska brev- och postkortsförsändelser, som ankommit via Åbo till Mariehamn, ingår ej i tabellen.

I ovanstående tabell har endast en del av rörelsen vid postkontoret haft utrymme. Likväl erhålles ur den en god uppfattning om, att under 10-årsperioden 1951—60 har en snabb utveckling av rörelsen vid postkontoret ägt rum. Frapperande omständigheter är, att de ankomma tidningsförsändelserna har ökat med inemot 80 %. Stegringen för de avsända vanliga breven och postkorten utgjorde under samma tid c:a 80 % och för de direkte från utlandet ankomna motsvarande postförsändelserna något över 45 %.

Postkontoret i Mariehamn var under en följd av år en »landsorts»-postanstalt, vars öppethållningstider ännu under 1946 omfattade tiden mellan kl. 9—14 och 16—17. Mariehamns handelskammare ansåg det då vara påkallat att få en ändring häri. Den tillställde därför Post- och telegrafsstyrelsen i maj 1946 en skrivelse, där den anhöll, att Mariehamns postanstalt skulle uppflyttas till andra klass. Härigenom skulle postanstalten kunna öppethållas hela dagen från kl. 9 till 17. Samtidigt påtalades nödvändigheten av tidsenliga lokaliteter för den gemensamma post- och telegrafanstalten. Handelskammarens framställning kröntes med framgång. Sedan år 1950 arbetar post- och telegrafanstalten i moderna lokaliteter i det statsägda huset vid Torggatan 4. Postanstaltens angelägenheter ombesörjes av en stab, omfattande 25 personer, varav 12 postiljoner.

Föreståndare för postanstalten har varit E. J. Karhunen, 1911—15, Karl Bark, 1916—20, Hugo Nyqvist, 1920—40, P. Saarnio, 1941—1955 och från 1956 Yngve Holmgren. Sedan den 1 december 1918 skildes Ålands postinspektörsdistrikt från Åbo distrikt, varefter vederbörande föreståndare för Mariehamns postkontor även fungerat som postinspektör i Ålands distrikt, som omfattar 37 postanstalter med över 200 anställda, inkluderande rikstelefonpersonalen.

År 1876 erhöll Mariehamn och därjämte även Åland för första gången medels telegraf kontakt med omvärlden utanför Åland.[1]) Då hade det danska Store Nordiske Telegrafselskab nedlagt en telegrafkabel mellan Nystad och Åland. Följande år var kabeln mellan Åland och Grisslehamn i Sverige färdig. Store Nordiske Telegrafselskab hade därefter intill år 1927 en av sina tjänstemän stationerad i Mariehamn. Sedan staten vid denna tid utlagt egna telegrafkablar, övertog den telegrafverksamheten. Från år 1952 kompletterades telegrafkablarna jämväl vad Åland vidkommer. Föregående komplettering hade ägt rum år 1938. Föreståndare för telegraf- och telefondetaljen inom Mariehamns Post- och telegrafkontor har sedan 1911 varit Johan Lundell, Dagmar Zeipel och Edvin Eriksson. Tjänsten

[1]) Se W. Sjöblom a.a. Del II s. 271 f.

innehas för närvarande av ingenjör Helmer Ögård. Vid telegrafavdelningen arbetar för närvarande åtta personer.

Ungefär samtida med telegrafen är telefonen i Mariehamn. Walter Sjöblom framhåller i sitt anförda verk, att sedan år 1887 står invånarna i Mariehamn i telefonförbindelse med varandra. Kort efter det staden erhållit telefonledningar drogs en ledning mellan staden och Godby med en utsträckt ledning till Färjsundet. Därefter uppfördes telefonledningar från den ena kommunen till den andra. År 1911 stod mariehamnarna i telefonförbindelse med inbyggarna förutom på fasta Ålands landsbygd även i Vårdö och Föglö. Sjöblom konstaterar, att år 1911 hade det åländska telefonväsendet vunnit »en exceptionellt stor anslutning både i staden och i landsorten. Mariehamn torde för närvarande i förhållande till invånarantalet kunna, vad telefonnätets täthet beträffar, anses stå högst bland städerna i Europa».[1])

År 1911 kunde man likväl ej telefonera från Åland till riket eller till Sverige. Det skulle ännu dröja länge förrän detta blev förverkligat. Då redaktör Julius Sundblom i stadsfullmäktige den 26 oktober 1905 framlade ett förslag om dragande av telefonledning från Mariehamn till fastlandet, erhöll han ej tillräckligt understöd bland de övriga fullmäktige och frågan förföll. Först den 12 februari 1919 kunde tidningen Åland meddela sin läsekrets, att ett länge närt önskemål, erhållande av telefonförbindelse mellan Mariehamn och Åbo förverkligats genom att Degerbys, Sottungas och Lohms telefoncentraler nu kunde användas som mellanstationer. Denna telefonförbindelse var likväl av mera teoretisk art, enär hörbarheten var dålig. Någon egentlig betydelse för Mariehamn erhöll ej heller denna telefonförbindelse.

Det var Åbo handelskammare som sist och slutligen satte fart på frågan om direkt telefonförbindelse från Åbo via Mariehamn till Stockholm genom att hos kommunikationsministeriet anhålla därom. Den 21 januari 1928 kunde tidningen Åland rapportera, att den första etappen av arbetena skulle vara färdig i augusti 1928, nämligen telefonledningen Åbo—Mariehamn. Den andra etappen Mariehamn—Stockholm togs i användning åter den 14 december 1928. Redan tio år därefter var tiden inne att komplettera antalet kablar på nämnda tider. Och inför Olympiska spelen i Helsingfors år 1952 kompletterades ytterligare antalet kablar. Trots alla dessa förbättringar är i dag Mariehamns rikstelefonlinjer särskilt till riket överbelastade med samtal. Under turismens högsäsong sommartid är det omöjligt att utan lång väntetid komma i telefonkontakt med fastlandet, särskilt Helsingfors. En förbättring i det rådande förhållandet väntas äga rum i samband med den aktuella fjärrautomatiseringen av rikstelefonen på nämnda linjer.[2]) Vid tiden för jubiléet är vid rikstelefonen i Mariehamn anställda sex tjänstemän och 21 kvinnliga telefonister.

[1]) A.a. Del II s. 271 f.

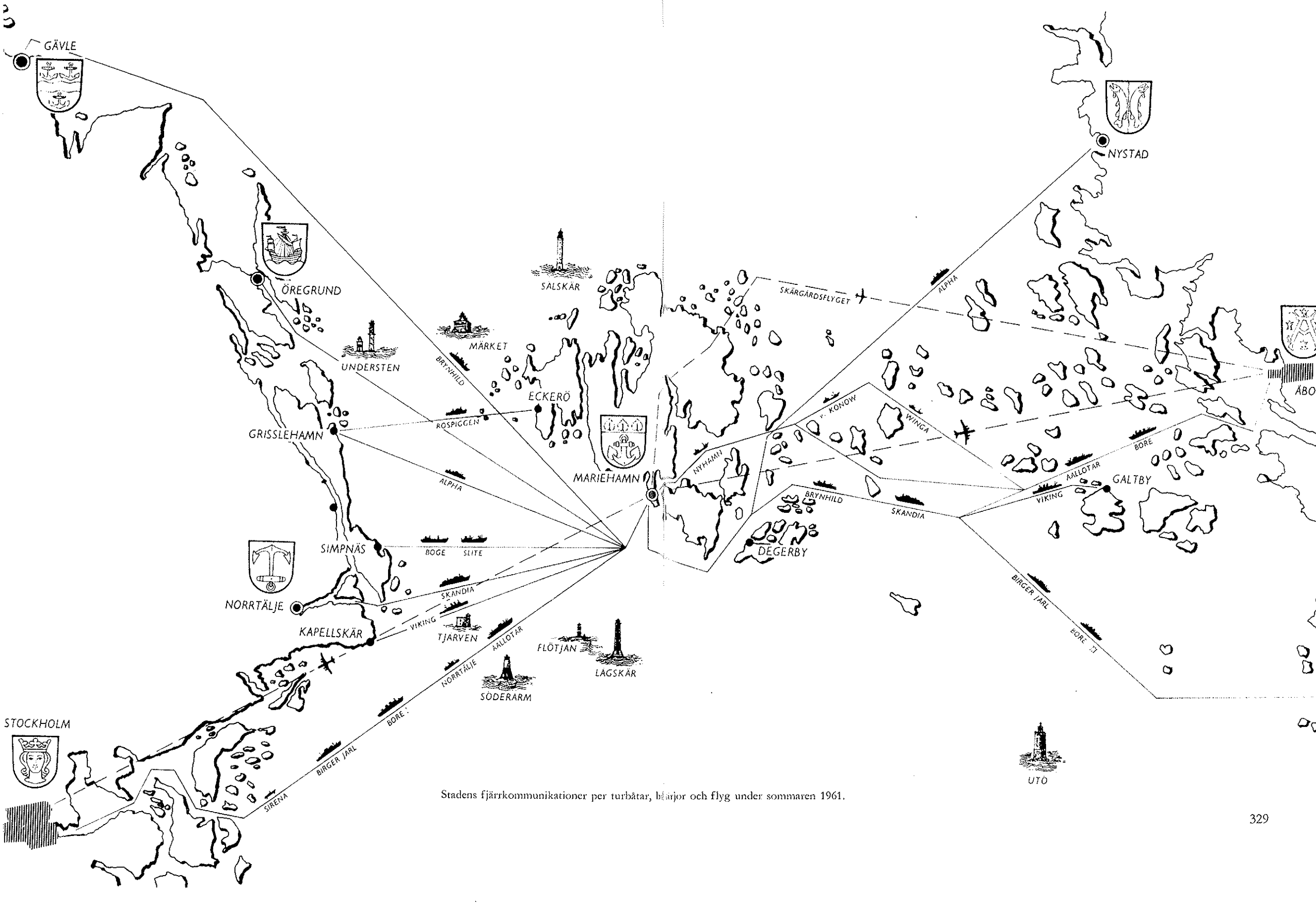
[2]) Se härom Ålands handelskammares årsbok 1959 s. 12 f.

Mariehamnarna kan i dag komma i kontakt med personer på vilken annan ort som helst i världen genom förmedling av såväl post, telegraf som telefon. I detta sammanhang bör omnämnas abonnenttelegrafin eller i dagligt tal benämnd telexen. I de flesta länder kan privata företag eller personer förhyra telegrafförbindelser för eget bruk. Förefinns ett mycket stort trafikbehov mellan två fasta punkter, hyres vanligen en fast förbindelse dem emellan. Är behovet icke så stort, eller om man vill komma i förbindelse med olika abonnenter, förhyres fjärrskrivmaskin med anslutningsledning till fjärrskriftcentral, där abonnenten sammankopplas med önskad fjärrskriftabonnent. Jämfört med telefonen erbjuder abonnenttelegrafin bl.a. den fördelen, att meddelanden överföres i skriftlig form. I Mariehamn infördes telexen i januari 1952, då Firma Gustaf Erikson som första abonnent erhöll sin telexapparatur. Sedermera har intill jubiléet 13 abonnenter anslutit sig till telexnätet. Det är närmast rederibolagen och med dem samarbetande företag, som rationaliserat sina förbindelser med omvärlden genom anskaffande av telexapparatur. Sammanlagt är således 14 privata telexapparater i bruk i Mariehamn.

Allt det ovanrelaterade gäller telegrafin och den statliga sektorn av telefonin, nämligen rikstelefonin. Vidkommande den lokala telefontrafiken bör omnämnas, att det år 1892 i Mariehamn startade privata telefonbolaget, Allmänna Telefonaktiebolaget på Åland, har haft en mycket god utveckling. Bolaget ingick år 1893 fusion med det år 1887 av mariehamnsapotekaren C. A. Furstenborg grundade Ålands Telefonaktiebolag. Den 15 augusti 1946 ändrades bolagets namn till Mariehamn Telefon AB för att bolaget ej skulle förblandas med det i Godby existerande Ålands Telefonandelslag, som arbetar med det åländska telefonväsendet på landsbygden.[1]) Mariehamns Telefon AB:s utveckling har särskilt under de senaste decennierna varit utomordentligt god. Då bolaget i mars 1939 beslutat övergå från manuell telefon till automattelefon hade det abonnenter till ett antal av c:a 500. Automatiseringen genomfördes snabbt, vilket tillförde bolaget många nya abonnenter. Då automatiseringen år 1946 var slutligt genomförd med möjlighet till ettusen anslutningar, hade bolaget 677 abonnenter. Den 1 januari 1960 utgjorde motsvarande abonnentantal 1.785. Detta har resulterat i tvenne snabba kompletteringar, som genomförts dels år 1955 och dels under år 1959. Mariehamns Telefon AB har i dag en kapacitet, som möjliggör 2.500 anslutningar.

Mariehamn Telefon AB:s verkställande direktör har sedan år 1911 varit: Axel Johansson till 1912, J. A. Adolfsson 1913—1917, Axel Johnsson, sedan han återflyttat till Mariehamn, 1918—1937 och sedan 1938 Paul Johnsson, som ännu i dag leder bolagets verksamhet. I bolagets tjänst är anställda 12 ordinarie personer. Teknisk ledare i bolaget är ingenjör Kurt Berndtsson. I samarbete med Ålands Telefonandelslag och Post- och telegrafkontoret har Mariehamn Telefon

[1]) Om telegrafins och telefonins tillkomst och utveckling på Åland se Ålands Telefonandelslags 50-årsjubileumsskrift utg. 1961 och författad av andelslagets vd, ing. Knut vonSchantz.



Stadens fjärrkommunikationer per turbåtar, bilarjor och flyg under sommaren 1961.

AB genomfört, att telefonförbindelserna från Mariehamn till varje annan ort i landskapet Åland i dag är praktiskt taget helt automatiserade. Systemet är L.M. Ericssons, som jämväl har en viktig andel i automatiseringen av såväl Mariehamns som av hela Ålands telefonnät.

På anhållan av Post- och telegrafstyrelsen i Helsingfors har Mariehamns handelskammare år 1946 medverkat vid planeringen av en radiotelefonsändarstation i Mariehamn, som handelskammaren ansåg vara behövlig för sjötrafiken. Anläggningen färdigbyggdes år 1947 på den gamla byallmänningen Nabben vid Slemmern. Mariehamns Radio är en viktig kommunikationsled såväl för den telefonerande allmänheten från land till sjöss och vice versa som för sjöfartsnäringen. Mariehamns Radio förmedlar dagligen ett stort antal samtal från fartyg, som befinner sig i Östersjön och dess vikar till personer i olika delar av Åland och fastlandet. Stationsföreståndare för Mariehamns Radio är radiotekniker Arvi Rajamäki, som har till sitt förfogande en personal av fem personer. Mariehamns Radios höga radiomaster, försedda med röda varningslampor för flygtrafikens säkerhet, hör numera till stadsbilden.

Sedan slutet av 1920-talet har radiomottagarapparater installerats i en stor omfattning i hemmen i Mariehamn. På grund av Mariehamns läge är hörbarheten av de svenska radiosändarstationerna bäst. Sedan slutet av 1950-talet har staden i snabb följd berikats med televisionsmaster. Televisionen har sålunda slagit igenom i Mariehamn. Tillsvidare är det endast televisionsutsändningen från Sverige som är njutbar i Mariehamn. Utvecklingen inom radion går snabbt framåt. En radioutsändningsstation av UKV-typen är under byggnad och en studiolokal håller på att inrättas. Genast efter utgången av jubileumsåret torde regelbundna UKV-utsändningar äga rum från Mariehamn.

Sammanfattning och slutsatser

Sammanfattningsvis kan om Mariehamns kommunikationer konstateras, att de under de senaste femtio åren relativt snabbt utvecklat sig. Särskilt iögonenfallande har aktiviteten varit efter det andra världskriget. Även om turbåtslinjen Åbo—Mariehamn—Stockholm visat sig vara i överraskande hög grad utvecklingskraftig, faller i dag rampljuset på de nya kommunikationsmedlen, i synnerhet på flyget, färjan, bilen, radion och televisionen. Teknikens under har inom samtliga sektorer, till sjöss, till lands och i luften väl beaktats, vilket positivt bidragit till resultatet. Den relativt vittomfattande isolering från omvärlden, vari Mariehamns i likhet med Ålands hela befolkning tidigare befunnit sig, särskilt vintertid, och som utgjort det elementära hindret för en kontinuerlig utveckling av den andliga och materiella odlingen, har numera eliminerats tack vare de året om i väsentligt avseende förbättrade kommunikationerna på Mariehamn. Under de två senaste somrarna har trafiktätheten i Mariehamns Västerhamn varit ungefär lika stor som i Stockholms eller Helsingfors' hamnar.

De speciella problem, som fortsättningsvis förefinns inom samfärdseln, synes ej längre vara omöjliga att lösa. De kan främst karaktäriseras som kommunikationsekonomiska och utgör även en påföljd av Ålands läge. På vilket sätt och i vilken mån den nyligen inledda färjtrafiken kommer att kunna bemästra dem, är ännu ovisst. Men uppenbart är likväl, att utvecklingen inom alla sektorer av den mänskliga kulturen går för mariehamnarnas och även för Ålands övriga inbyggares del emot ljusare tider.

KYRKA OCH FÖRSAMLING

Av Julius Eriksson

Kyrkan

Den 27 febr. 1900 förordnade k. senaten, att Mariehamns stad skulle avskiljas från Jomala församling och bilda eget pastorat så fort kyrkoherdetjänsten i Jomala bleve ledig. Detta inträffade hösten 1904, då kyrkoherde K. A. L. Tallqvist i Jomala utnämndes till kyrkoherde i Helsinge. Den 1 maj 1905 räknas som den nya församlingens födelsedag. Nu fick församlingen sin första tillförordnade kyrkoherde.

Såsom gudstjänstlokal hade alltsedan 1884 använts en av staden upplåten och inredd sal i det samma år uppförda folkskolhuset. Den nya församlingen berättigades i senatens resolution att tillsvidare begagna denna bönsal för sina gudstjänster, men ålades samtidigt att »så snart nödigt bliver» uppbygga kyrka och i sådant avseende förbereda sig i den ordning kyrkolagen föreskriver. Detta innebar, att en kyrkobyggnadskassa genom årlig uttaxering skulle hopbringas. Redan i seklets första år hade anstalter vidtagits för att genom kollekter och frivilliga bidrag anskaffa en grundplåt till en dylik fond. En kyrkosyförening arbetade i samma syfte. Och 1909 beslöt kyrkostämman på kyrkorådets initiativ att av varje 16 år fylld församlingsmedlem uttaxera en årlig avgift av 50 penni för samma ändamål. Men fonden växte långsamt. År 1910 uppvisade fonden en behållning på 2.718 mk 91 p, två år senare 4.938 mk, inte mycket att bygga en kyrka för. Församlingen var liten och budgeten ansträngd.

Ett för dåtida politiska förhållanden desperat försök att skaffa byggnadskapital gjordes 1912, då kyrkostämman beslöt till senaten ingå med anhållan om ett 125.000 mark stort byggnadsbidrag. Ansökan hade sin upprinnelse i ett uttalande av den förhatlige generalguvernör Seyn vid ett besök i Mariehamn år 1910. När generalguvernören hörde att staden inte hade råd att inom överskådlig framtid bygga någon kyrka, lovade han gärna förorda ett statsbidrag för ändamålet. I den ansökan som i sinom tid insändes till senaten motiverades anslagsäskandet bl.a. med att den kejserliga familjens högtidsdagar här inte på övligt sätt kunde firas med klockringning i brist på kyrkklockor och kyrka. Åtgärden och isynnerhet motiveringen väckte starkt ogillande i hela landet. Med harm och förvåning, skrev tidn. Åland, nödgas man konstatera, att kyrkorådet på församlingens vägnar givit sin ansökan en motivering och form, som måste både ogillas och beklagas. Inför den mördande kritiken förföll hela frågan.

Men behovet av en egen kyrka gjorde sig inte mindre gällande för det. Och det växte i den mån befolkningen småningom ökade. Utom av församlingens egna medlemmar besöktes gudstjänsterna i bönsalen även av personer i närbelägna byar, som hade lång väg till sockenkyrkan i Jomala. Dessutom hade folkskolan själv behov av alla sina lokaliteter. Kombinationen av folkskola och kyrka var hinderlig för båda parterna. År 1908 berättigades församlingen av staden att avgiftsfritt disponera den dåvarande kyrkolokalen på tio år. Vid kontraktstidens utgång förlängdes avtalet på ytterligare 15 år. En del kompletteringar av kyrkolokalens inredning bekostades av församlingen. Elbelysning installerades sålunda för en kostnad av 625 mark år 1909, vartill dock några medlemmar av kyrkostämman förhöll sig rätt betänksamma. Man borde bida tiden och se vad elbelysningen dugde till först.

I ortspressen underströks då och då det obestridliga behovet av ett eget tempel. Går vi ut ifrån att staden skall ha en stor och praktfull stenkyrka, kan frågan inte lösas utan kännbara uppoffringar från stadens sida. Men nöjer vi oss med en enkel träkyrka, motsvarande behovet för de närmaste femtio åren, då bör planen inte vara svår att realisera, hette det. Det var säkert många som tänkte på det sättet, även om det fanns andra, som drömde om ett mäktigt och dominerande tempel uppe på Öhbergsbacken, nuvarande Stadshusbacken.

År 1918 beslöt stadsfullmäktige låta utarbeta en ny stadsplan. För att kyrkans plats skulle kunna riktigt utmärkas på den nya stadsplanen, tog församlingens beslutande myndigheter upp frågan om den blivande kyrkans placering. Efter en lång och livlig diskussion förenade sig kyrkostämman den 22 dec. 1918 i enlighet med prof. Lars Soncks förslag om Öhbergsbacken, närmare bestämt platsen mellan Södra gatans och Mariegatans förlängning. Men beslutet var blott av förberedande natur.

Våren 1920 kom kyrkobyggnadsfrågan upp på nytt och nu i hela dess vidd. Enhälligt uttalade sig förstärkta kyrkofullmäktige för att en kyrka borde byggas. En kommitté tillsattes med kyrkoherde Erik August Göransson som ordförande samt vicehäradshövding Leonard Nordling, sjökapten Aug. Troberg, gästgiv. Albert Eriksson och byggmäst. E. W. Öfverström som ledamöter för att närmare reda ut platsfrågan, anskaffa ritningar och uttala sig om sättet för anskaffande av medel för bygget mm. Kapten Troberg deltog icke i kommitténs arbete och befriades senare på begäran från uppdraget. I hans ställe invaldes då gårdsäg. Albin Scott, i stället för herr Nordling, som avflyttat från orten, landssekreterare Walter Johansson, vilken fungerade som kommitténs sekreterare och till sin död medlem av kyrkofullmäktige, och slutligen i stället för herr Öfverström, som avlidit, byggm. John Widén.

I denna byggnadskommitté, som avgav sitt första betänkande i maj 1920, var hela sex platser för den nya kyrkan på tal. Kommittén förordade antingen Öhbergska backen eller södra delen av den i riktningen N—S gående esplanaden. I först. fullm. vann båda förslagen understöd, men i omröstningen segrade Öhbergsbacken.

Sista ordet i platsfrågan var likväl härmed inte sagt. Den debatterades livligt både i pressen, som kraftigt underströk, att ett avgörande beträffande kyrkobygget borde träffas med det snaraste, och i intresserade enskilda kretsar. Vid

först. kyrkofullmäktiges sammanträde den 27 april 1924 förelåg prof. Soncks eskissritningar till den planerade kyrkan. Redan i stadens första plankarta angavs som plats för stadens kyrka de båda esplanadernas korsning. Prof. Sonck hade nu frångått sin tidigare ståndpunkt om kyrkans placering på Öhbergsbacken och ansett, att en kyrka av de dimensioner, som för Mariehamns stad av ekonomiska o.a. skäl kunde komma i fråga, lämpligast borde placeras just i esplanaden mellan folkskolan och dåvarande Ursinska gården (nuv. prästgården). Först. fullm. omfattade enhälligt detta förslag och godkände även prof. Soncks eskissritningar med smärre förändringar. Till protokollet antecknades med synnerlig tacksamhet, att prof. Sonck åtagit sig att utan ersättning uppgöra ritningar för kyrkan. Åt den tidigare tillsatta byggnadskommittén uppdrogs att omedelbart inleda underhandlingar för uppbringande av nödiga penningmedel för kyrkobygget, approximativt en miljon mark. I kyrkobyggnadsfonden fanns nu 65.000 mk och ett lika stort belopp räknade man med att kyrkosyföreningen, som under kriget upplösts men återupplivats år 1921, skulle kunna bidraga med. Vid ett sammanträde ett par månader senare fixerades kyrkobyggnadslånet till 800.000 mark.

I stadsfullmäktige, som ägde besluta om kyrkotomtens överlåtande till församlingen, väckte kyrkans förläggande på den av först. kyrkofullm. begärda platsen, en hel del betänkligheter. Några ansåg att kyrkan här skulle få ett alltför inklämt och undanskymt läge. Andra höll före att kyrkan borde byggas på gamla elementarskolans tomt. Och ytterligare andra placeringsförslag såg dagen. Frågan bordlades i stadsfullmäktige flera gånger. Som sakkunniga i platsfrågan hördes arkitekterna Lars Sonck, Bertel Jung och Oscar Bomansson. När även dessa uttalade sig för den av först. kyrkofullm. föreslagna platsen i esplanaden, fann stadsfullmäktige den 22 dec. 1924 omsider för gott att godkänna densamma. Beslutet fattades likväl efter omröstning med 9 röster för och 5 emot, 3 fullm. anmälde reservation mot beslutet.

Den 30 juli året därpå granskade först. kyrkofullm. prof. Soncks ritningar till den nya kyrkan, som var avsedd att rymma 480 personer, och den 26 januari 1926 insändes ritningarna till Borgå domkapitel för stadfästelse.

Redan därförinnan hade kyrkan oförmodat fått sin första klocka. Skeppsmäklaren, direktör Matti Ingman i London hade i Towern upptäckt en kyrkklocka, vilken under Krimkriget tagits som krigsbyte i Bomarsund, där den hade tillhört fästningens ev.luth. garnisonsförsamling. Genom energiska ansträngningar lyckades herr Ingman utverka engelska regeringens tillstånd att återföra klockan till dess ursprungliga hemland. Då Sunds församling, som väl hade varit närmaste arvtagare till klockan, inte ansågs ha något behov av den, så mycket mindre som församlingen i tiden fått tvenne kyrkklockor till skänks av statsverket, tillerkändes klockan å vederbörlig ort Mariehamns församling. Den kom till Mariehamn den 8 okt. 1925 och mottogs högtidligen på länsstyrelsens vägnar av landssekreterare Walter Johansson och på församlingens av kyrkoherde E. A. Göransson. Vid högtidligheten utbragtes bl.a. ett fyrfaldigt leve för England.



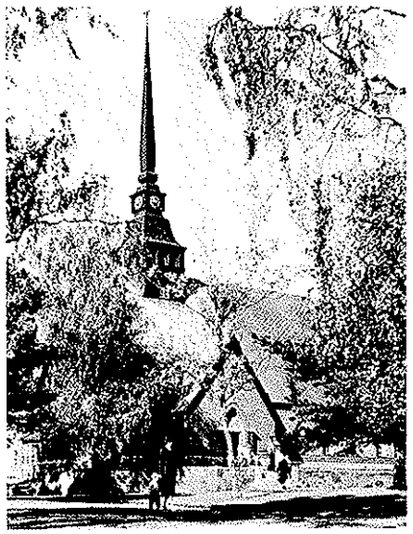
Grundstenen till Mariehamns kyrka lägges lördagen den 4 sept. 1926. Biskop Max von Bonsdorff talar.

Sedan statsrådets stadfästelse av kyrkoritningarna erhållits överlämnades kyrkobygget på entreprenad åt Cementbyggnadsaktiebolaget i Helsingfors i juli 1926 för 1.008.000 mark. Såsom ansvarig byggmästare fungerade byggmästare Fritjof Lindholm. Till byggets kassör utsågs kyrkvärden J. V. Lindqvist, som även berättigades att för bestridande av de närmaste utgifterna uppta ett korttidslån på 400.000 mk.

Arbetena sattes omedelbart i gång. Det första spadtaget togs den 15 juli och en månad senare var betonggrunden klar.

Grundstensläggningen förrättades den 4 september av biskop Max von Bonsdorff, som assisterades av domkapitelsassessor A. J. Bäck, kontraktsprosten Aug. Sjögren, kyrkoherdarna E. A. Göransson, Tor Beckman och John Wickström samt pastor K. N. Dahlblom.

Det var en mycket talrik allmänhet från Mariehamn och kringliggande landsbygd som hade samlats vid det med flaggor prydda kyrkobygget, för att få vara med om denna sällsynta händelse, grundstensläggning för en kyrka, något som inte förekommit på Åland på flera hundra år. Vädret var vackert. Sångens Vänner sjöng under anförande av P. A. Fredriksson »Himlars rymd sin konung ärar». Biskopen talade över texten: Var helst jag stiftar en åminnelse åt mitt namn, där skall jag komma till dig och välsigna dig (2 Mos. 20:24). Akten avslutades med »Vår Gud är oss en väldig borg». Det var en gripande stund, som pressade glädjetårar ur många öga.



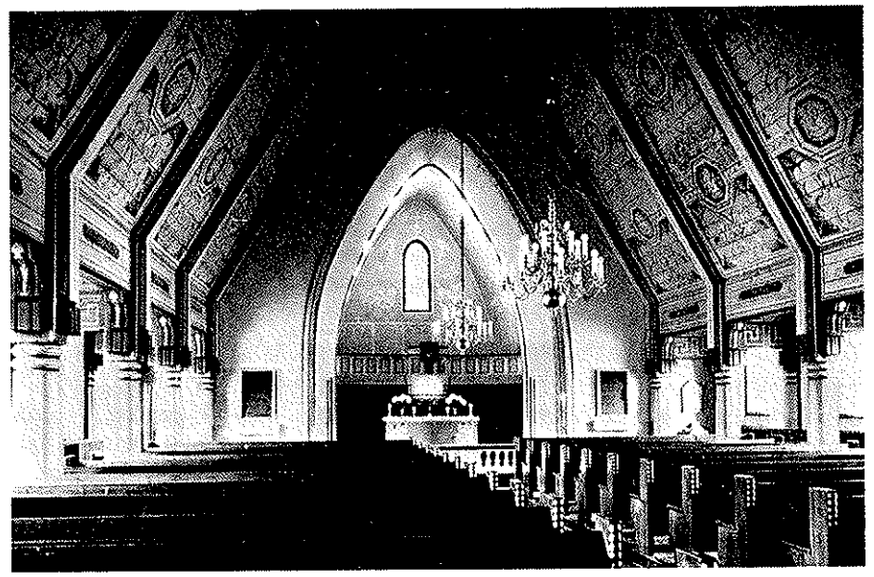
Kyrkan.

Men den största överraskningen väntade. Efter aktens slut, när menigheten redan stod inför uppbrott, meddelade biskopen att tvenne stadsbor, ett äldre par, för honom anmält att de till kyrkobyggnadsföretaget donerat 1.200.000 mark, vilket belopp förslog inte endast till kyrkans uppförande. Överskottet skulle enligt donatorernas önskan användas för anskaffning av en kyrkklocka samt till kyrkans inre förskönande, dock icke för ändamål, för vilka kassor och fonder redan hopbragts. På kyrkklockans ena sida skulle ingraveras ett lämpligt bibelspråk, på den andra givarnas namn och datum för donationen.

Givarnas namn var likväl en än så länge välbevarad hemlighet, om vilken ingen utomstående i hela staden haft någon aning. Tom. för prästerskapet och församlingsorganen kom donationen som en fullständig överraskning, även om, som det heter i kyrkofullmäktiges protokoll, kyrkofullm:s ordförande i djupet av sitt hjärta haft en känsla av att den blivande kyrkan skulle ihågkommas med någon donation, och tidn. Åland något år tidigare sagt, att donationer kommer det nog, bara bygget sätts i gång. Glädjen över den oväntat lyckliga lösning byggets finansiering fått och tacksamheten till de ädla givarna var utomordentliga. Alla gick hem till sitt med den glada nyheten, att Mariehamn till skänks och för intet fått en *kyrka,* skrev ortstidningen.

Donatorerna var sjöfartsrådet August Troberg och dennes maka Johanna Troberg. Namnen kunde inte länge hemlighållas. Men först i juni 1927 fann sig ortstidningen oförhindrad att offentliggöra donatorernas namn, »som hittills varit en öppen hemlighet.»

Byggnadsarbetena gick under professor Soncks överinseende programenligt. Den 24 april 1927 restes tornspiran och i slutet av augusti samma år stod bygget inför sin fullbordan. Den 12 sept. avsynades den nya kyrkan och mottogs av



Kyrkans ursprungliga interiör

församlingen. Då återstod av inredningen endast några obetydliga detaljer samt det hos firman E. F. Walcher i Ludwigsburg, Württemberg, beställda orgelverket. Orgeln kostade 176.300 mk, vartill kyrkosyföreningen bidrog med 100.000 mark, sedan bidrag till kyrkobyggnadsfonden blivit obehövliga genom donationen.

Den återförvärvade Skarpansklockan installerades i den nya kyrkan. Hos den kända klockgjutarfirman K. G. M. Bergholtz i Stockholm beställdes ytterligare två klockor, som levererades under sommaren. Den mindre av dem, som väger 400 kg, bekostades med medel ur makarna Trobergs donation. Den andra, den större, som väger 700 kg, är en skänk av den outtröttlige ålandsvännen, kyrkoherde C. G. Eriksson i Sunne socken i Jämtland och intresserade jämtlänningar.

Kyrkoinvigningen, som var avsedd att äga rum i allhelgona hösten 1927, uppsköts på grund av att orgeln inte blev färdig till den 11 december. Stiftets biskop Max von Bonsdorff inbjöds att förrätta densamma.

Det var en underbar senhöstsöndag, förtäljer krönikorna. Solen lyste från en klarblå himmel, när menigheten i tätnande skaror sökte sig till det nybyggda vackra templet. En femtiårig dröm hade gått i uppfyllelse. På slaget 11, då högtiden begynte, var det rikt sirade templet fyllt till sista plats av en andäktig och innerligt tacksam församling, som i stillhet prisade Gud för allt vad Han med denna kyrka skänkt Mariehamns stad. Bland närvarande och assisterande prästmän märktes utom biskopen och pastor loci kontraktsprosten Aug. Sjögren, utnämnde kyrkoherden i Jomala E. A. Göransson, t.f. kyrkoherden i Finström,

lektor emeritus Knut Emil Sonck, lektorn vid Åbo akademi, teol.dr G. O. Rosenqvist m.fl.

Akten begynte med Jean Sibelius' Intrada, spelad på orgel av dir.mus. John Sundberg från Helsingfors. Som text för sitt invigningstal hade biskop von Bonsdorff valt orden i Ps 63: 2—5: Gud, du är min Gud, bittida söker jag dig, min själ törstar efter dig, min kropp längtar efter dig etc.

Lovsång till Gud höves oss för all den rikedom av nåd och sanning Han inneslutit i sitt budskap till oss genom Jesu Kristi evangelium. Lovsång höves också Mariehamns församling denna dag, då den får taga i bruk denna nya, vackra kyrka och fira högtid här. Må det vara av sin Guds hand församlingen mottager denna helgedom. Den är ju icke blott ett verk av människohänder, icke blott en gåva av människor. Den är Guds gåva till församlingen. Och för denna gåva vilja vi tacka och lova vår Gud. Må detta tempel bli en kär plats för eder alla. Mån I ofta här med andens öga skåda efter Gud och söka Honom här. Också bittida, i livets morgonstund må stegen styras till Guds hus. Bären fram edra barn till Herren i dopets förbund. Lären dem att lyfta ögat mot himmelen och knäppa sina händer i bön. Lären dem att älska Herrens boning. Vänjen också eder ungdom att söka sig till kyrkan. Låten icke heller I vuxna, den mogna ålderns många uppgifter och bekymmer hindra eder att taga del i församlingens gudstjänst. Kommen hit med edra sorger, med edra fröjder. Läggen ned allt i tacksamhet och bön. Från livets tidiga morgon till ålderns sena kväll vare Herren eder Gud. Då skall lycka, frid och tro och heder bygga och bo i edra hyddor och i eder stad, ty Herrens nåd är bättre än liv.

Vid invigningen utförde en kör på 120 personer, inkl. en barnkör, i stadsfiskal P. A. Fredrikssons regi en mäktig kantat, författad av direktor V. K. E. Wichmann (Gånge Rolf) och tonsatt av musikern Alfred Anderssén. I kantaten medverkade även en hornsextett samt såsom solister fru Karin Anderssén och bankdirektör Karl Lemqvist. Vid orgeln satt tonsättaren.

Efter invigningsakten uppläste kyrkoh. Tor Beckman från predikstolen ett nytt gåvobrev från kyrkans donatorer, makarna Troberg, som förklarade sig beredda att även betala skillnaden mellan sin tidigare donation på 1.200.000 mk och de verkliga kostnaderna för kyrkobygget, vilka belöpte sig till 1.359.770 mark.

Högtidligheterna i kyrkan fortsatte med högmässa, där teol.dr G. O. Rosenqvist predikade över ämnet »Guds storhet, människans ringhet», och på kvällen med församlingsfest. Måndagen den 12 dec. installerades av biskop von Bonsdorff i sitt ämbete kyrkoherden Tor Beckman, vilken den 1 juni samma år hade tillträtt kyrkoherdetjänsten i Mariehamns församling.

Så stod kyrkan bokstavligen »mitt i byn» helgad till Herrens tjänst, såsom ett tecken på bönhörelse och föremål för varma omsorger icke blott från de ädla stordonatorernas sida utan från hela samhällets. Året innan hade kyrkan fått mottaga sin första mässkrud, anskaffad i Sverige och bekostad till största delen med privata medel. Till invigningen överlämnade kyrkosyföreningen en andra mässkrud. Nya gåvor inflöt under årens lopp. Av makarna Lina och Josef Eriks-

son fick kyrkan år 1934 mottaga sin dopfunt av granit med skål och lock av silver, av sjöfartsrådet Gustaf Erikson och hans maka år 1945 en brudkrona av silver, av gårdsägare J. Sundbergs sterbhus år 1957 en trearmad silverljusstake samt av skeppsredare och fru Edgar Erikson en grön mässhake av sidendamast samma år.

Arkitekten, prof. Sonck, har fått högt vitsord för sin förnäma kyrkobyggnad. Templets rena linjer, takets resning och den smäckra tornspiran flyter harmoniskt samman med den omgivande stadsbilden. Interiören, hållen i diskreta och lugna färger, andas frid och andakt men på samma gång värme och trevnad. Utsmyckningen har enligt prof. Soncks plan utförts av artisten Bruno Tuukkanen med omsorg och smak. Takvalvet av ohyvlade bräder prydes av ornerade fält och bilder med bibliska motiv. Sidogångarna är dekorerade med bilder ur Jesu levnad. De sex fönstren på vardera långsidan är upptill försedda med glasmålningar av de tolv apostlarna och i korfönstret ovan altaret tronar Herrens Majestät. Korvalvet prydes av änglafigurer och symboler för de fyra evangelisterna Matteus, Markus, Lucas och Johannes. Vid kyrkoinvigningen saknades ännu den glasmålning, som nu pryder orgelfasadens fondfönster och föreställer Jesu intåg i Jerusalem. Men blott någon vecka senare beslöt kyrkofullm. på prof. Soncks inrådan vidtala artisten Tuukkanen att utföra även denna målning och den levererades inom utsatt tid.

Det begränsade kyrkorummet har tvingat arkitekten till vissa arrangemang, som strider mot den traditionella kyrkostilen. Innan församlingshemmet tillkom apterades rummet under orgelläktaren i söder till församlingssal. Den enda ingången från sakristian i norr till kyrkorummet gick genom en dörr i altarrunden, vilket verkade störande under gudstjänsterna, isynnerhet vid håvgång, då kollektupptagaren måste passera altaret för att komma in i kyrkan. Denna olägenhet avlägsnades år 1928, genom att en dörr öppnades mellan västra sidogången och sakristian.

Det som tilldragit sig största uppmärksamheten och framkallat ogillande på olika håll är predikstolens placering ovan altaret. Både stiftets biskop, vilken tänkte sig detta arrangemang endast som en provisorisk nödfallsutväg, o.a. kyrkomän har förordat en ombyggnad, som ställer altare och predikstol på riktig plats i kyrkorummet. Frågan var år 1947 uppe i kyrkofullm. som uppdrog åt prof. Sonck att uppgöra eskissritningar till ombyggnaden och ställde nödigt anslag till förfogande. Härmed lämnades emellertid hela frågan vilande till sensommaren och hösten 1959, då den fick oförmodad aktualitet. Rappningen på väggen invid altaret öster därom började flagna med allvarlig risk isynnerhet vid konfirmationer och större högtider. Kyrkofullmäktige uppdrog åt arkitekten Ruben Lindgren i Helsingfors att på grundvalen av prof. Soncks ritningar uppgöra ritningar till ombyggnad av koret och predikstolens flyttning ner i kyrkan väster om altaret, så att kyrkomenigheten skulle ha predikstolen till vänster. Samtidigt skulle altaret flyttas tätt intill norra kyrkväggen, varigenom koret erhölle större djup och rymd. Nedre delen av norra gavelväggen förskjutes ungef.

två meter norrut, varigenom sakristian utvidgas. Den gamla församlingssalen under orgelläktaren förenas intimare med kyrkorummet. Sedan ritningarna av kyrkofullm. godkänts sattes ombyggnaden omedelbart i gång. Arbetena anförtroddes byggmästaren Fritjof Lindholm och den 20 december kunde kyrkan återtas i gudstjänstbruk. Vid den högtidsgudstjänst, som i anledning härav hölls, talade bl.a. domprosten Olav Schalin. Att kyrkorummet vunnit på ombyggnaden, därom råder endast en mening.

Kyrkans dekoratör, konstnären Bruno Tuukkanen hade på kyrkofullmäktiges uppdrag åtagit sig att dekorera koret och komponera den nya altartavlan. Vid invigningsgudstjänsten den 20 december var altartavlan färdig. Den mäter 280 cm i längd och 78 cm i höjd och är utförd i guldmosaik. Motivraden från vänster räknat utgörs av Josef och Maria med Jesusbarnet, de tre vise männen, Jesus välsignar barnen, ett krucifix med sörjande och längst till höger en ängel. Altartavlan sprider ett vackert polykromt skimmer över koret och bidrar genom sin skönhet till att förhöja gudstjänstens högtidlighet.

Prästgård och församlingshem

Församlingens budget rörde sig den första tiden av dess tillvaro om synnerligen blygsamma belopp. För eckleciastikåret 1. 5. 1911 — 1. 5. 1912 balanserade hela budgeten på 6.250 mark. Att bygga prästgård hade församlingen inte råd till utan kyrkoherden fick hyra bostad och ämbetslokal och nöja sig med ganska blygsamt tillmätta hyresmedel. Kyrkoherdens bostadsfråga aktualiserades, sedan kyrkoherde E. A. Göransson den 1 juli 1919 tillträtt befattningen. Någon lämplig bostad för kyrkoherden och kansliet stod inte att upphyra. Kyrkostämman bemyndigade i sådant fall sina kommitterade att för ändamålet inköpa en privat gård och medels köpebrev av den 16 sept. 1919 tillhandlade sig församlingen av kapten Anders Öström för 75.000 mk dennes gård vid Norra gatan. För gårdens reparation anslogs ytterligare 35.000 mk och kyrkoherden flyttade in i densamma. Vid ekonomisk besiktning år 1923 anmärktes att denna gård likväl icke fyllde stipulerade fordringar på prästgård eller ämbetsgård, vartill förs. genmälde att alla tillgängliga ekonomiska resurser nu måste inriktas på det förestående kyrkobygget. Förs. beviljades ansökt anstånd med anskaffande av prästgård i lagens bemärkelse.

Prästgårdsfrågan inträdde i ett nytt skede genom kyrkobyggets oväntat lyckliga lösning och beslutet om uppförande av ett församlingshem i kyrkans omedelbara närhet samt genom att doktorinnan af Ursins gård strax österom kyrkan på grund av ägarinnans frånfälle stod till salu. Det var ju här som prästgården enligt den första stadsplanen skulle förläggas.

I gåvobrev av den 15 okt. 1927, där makarna Troberg förklarade sig beredda att, i den mån den tidigare donationen inte förslog till kyrkans uppförande och inredning, bestrida det erforderliga tillskottet, uttalade de förhoppningen, att

församlingen skulle bygga en sk. församlingssal. Detta var en önskan som inte kunde ignoreras, så mycket mindre som församlingens ekonomi genom den frikostiga donationen förbättrats. Den 22 jan. 1928 beslöt kyrkofullm. att församlingshuset skulle byggas och placeras strax norrom kyrkan, vartill stadsfullmäktige i sinom tid biföll. Hos prof. Sonck beställdes eskiss- och detaljritningar. De totala byggnadskostnaderna finge inte överstiga 400.000 mark.

I samband härmed väcktes förslag om inlösen av den Ursinska gården till prästgård. Utsedde kommitterade bemyndigades att köpa gården. Denna såldes på offentlig auktion i början av år 1929 och inropades för församlingens räkning för 180.000 mark. Ett par månader senare försåldes församlingens provisoriska prästgård vid Norra gatan för 210.000 mk, som skulle begagnas till nödiga reparationer och förbättringar i den nyförvärvade prästgården. Denna ändrades, förstorades och moderniserades enligt ritningar av arkitekt Oscar Bomansson.

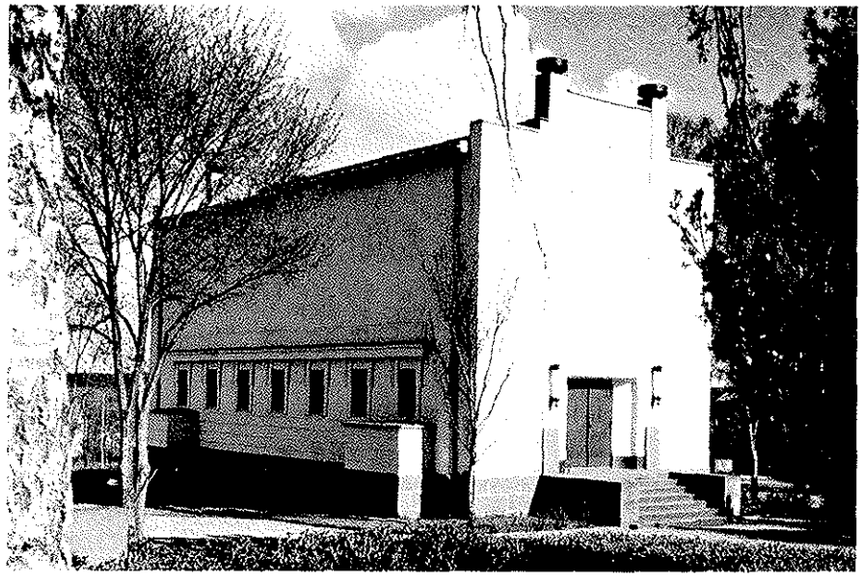
Prästgårdens anskaffning och inredning hindrade inte ett fullföljande av planerna på uppförande av ett församlingshem på ovan angiven plats. Byggnadsarbetena gavs på entreprenad åt byggmästare Valter Fyrqvist för 373.000 mk, vilken summa något överskreds genom i entreprenadkontraktet icke förutsedda extra arbeten. Härtill kom kostnader för belysningsarmatur och diverse inventarier, bl.a. ett orgelharmonium. Nämnas kan att makarna Troberg bidrog med ytterligare 20.000 mk till bygget. Kyrkosyföreningen gav 22.000 och ungdomskretsen 3.000 mark.

Hösten 1930 stod hemmet färdigt. Söndagen den 23 november invegs det av biskop von Bonsdorff. Biskopen lyckönskade församlingen till det nya hemmet, nedkallade Den högstes välsignelse över detsamma och de krafter, vilka verkat för dess tillkomst. Alla de strävanden, vilka avse ett fördjupat arbete för kristen tro och gudsfruktan samt bevarandet av god sed, skall här finna ett hem, sade biskopen. I högtidligheterna, som övervars av en fulltalig och representativ menighet, medverkade domkapitelassessor, fil.dr Gösta Moliis-Mellberg, som bl.a. höll dagens högmässa, kyrkoherde Tor Beckman m.fl. Kyrkokören sjöng Lindblads Stridsbön med bankdir. K. Lemqvist som solist.

En värdefull gåva mottog församlingshemmet år 1941, då en minnesgod gammal mariehamnare, fru Julia Reipsar (född Sjöblom) till detsamma förärade ett piano »under förhoppning att det på sin nya plats skall lända Gud till ära och många församlingsmedlemmar till glädje och välsignelse».

I prästgården företogs 1937 en mindre utvidgning. År 1951 beslöt kyrkofullm. en tillbyggnad åt norr för expeditions- och kanslirum samt eldfast arkiv. Arbetet utgavs på entreprenad till byggmästare Hugo Eriksson för 2.650.000 mark. Nytillkomna arbeten och vidtagna ändringar i byggnadsprogrammet höjde likväl de slutliga kostnaderna rätt avsevärt.

Bland andra större arbeten, som under det senaste årtiondet utförts i församlingens fastigheter, må nämnas införande av gemensam oljeuppvärmning för kyrkan, församlingshemmet och prästgården. Detta arbete beslöts 1954 och utfördes på entreprenad av firman Huber i Helsingfors för 2.090.000 mark.



Begravningskapellet.

Gravgården

År 1878 utstakade och uppmätte kommissionslantmätare J. Aug. Stadius på därtill givet förordnande till begravningsplats för staden »en lindrigt sluttande av sand bestående ängsbacke, 1.600 alnar norrom stadens linje invid allmänna landsvägen och på 50 alnars avstånd från fjärden Slemmerns västra strand samt bildande med sin 100 alnars längd och 90 alnars bredd en areal av 9.000 kvadratalnar». Här anlades åren 1879 och 1880 stadens gravgård. Tidigare hade de i staden avlidna fått sin sista vilostad på Jomala kyrkogård.

Under de första årtiondena var det blott en ringa del av detta område som togs i anspråk för gravplatser. Men i den mån församlingen växte och behovet ökade måste nya arealer inom det utstakade området iordningställas. De första utvidgningarna företogs 1913, då gravgården påfylldes 7 meter åt söder och området dränerades. Ytterligare utvidgningar och utfyllningar företogs 1917 och 1921. Först 1927 byggdes den första ringmuren av sten jämte tillhörande grindar och stolpar på gravgårdens västra sida. Tidigare hade blott ett enkelt trästaket tjänat som stängsel.

Men ytterligare utvidgningar visade sig inom de närmaste åren nödvändiga. En fördjupning på västra sidan invid ringmuren utfylldes år 1931. Och i övrigt godkände fullm. en femårsplan för gravgårdens utbyggnad åt öster genom påfyllning av 200 kubikmeter sand årligen.

Frågan om uppförande av ett begravningskapell väcktes av kyrkorådet och förvaltningsnämnden hösten 1936, varvid man enades om att kapellet borde uppföras redan därpåföljande sommar. Så fort gick det ju inte, men kyrkofullm. reserverade årligen i sina budgeter betydande anslag för ändamålet. Våren 1939 var frågan likväl klar för ett positivt avgörande. En byggnadskommitté på tre personer tillsattes, vilken bl.a. bemyndigades att träffa avtal med prof. Lars Sonck om ritningar. Byggnadsarbetena utgavs på entreprenad till byggm. August Mattsson och påbörjades omedelbart. Artisten Bruno Tuukkanen, som utfört dekorationsmålningarna i kyrkan, dekorerade kapellet. I anledning av kapellets placering flyttades gravgårdens huvudentré till dess södra sida, dit en väg anlades från stora landsvägen. Elvärme installerades och ett harmonium anskaffades.

Kapellet invigdes av biskop Max von Bonsdorff söndagen den 8 dec. 1940.

En stor och angenäm överraskning väntade nu, såsom vid kyrkans invigning. På morgonen invigningsdagen meddelade sjöfartsrådet Gustaf Erikson, att han jämte sin maka Hilda donerade hela den summa, som kapellet jämte inredning hade kostat. Summan, som belöpte sig till 731.426 mk 85 penni, överlämnades till församlingen den 20 december. På grund av denna välkomna donation kunde kyrkofullm. stryka det anslag, som i 1941 års budget redan antecknats för fullbordande av kapellet. Ingen hade dessförinnan haft någon aning om makarna Eriksons donationsplaner.

Kapellet ger både utan och innan ett intryck av ljus och lyftning. Ovan väggarnas nedre parti, som går i beige, löper en fris med kristna symboler såsom A och O, tron, hoppet och kärleken, pelikanen med sina ungar etc. Takets sidopartier pryds av symboliska bilder, skildrande fiskarens, sjömannens och lantmannens liv. Korvalvet är målat i mörkbrun färgton med dekorationer i vitt. I koret anbringas kistan på en katafalk. Ovanför ingången finns en mindre läktare.

År 1943 planerades platsen väster och norr om det nya kapellet så långt disponibla anslag det medgav enligt ritningar av fackman i Helsingfors. Nya utvidgningar blev emellertid aktuella. Och härvid riktades i första hand blicken på det område, som låg emellan gravgårdens östra rå och stranden. En utvidgning motiverades med att församlingens medlemsantal de två senaste decennierna hade mer än fördubblats och att det efter kriget troligen komme att ytterligare stiga med flera tusen. På kyrkorådets och förvaltningsnämndens framställning beslöt kyrkofullm. 1944 att till stadsfullmäktige ingå med anhållan om att detta strandområde måtte till församlingen upplåtas för gravgårdens utvidgning.

Men andra krafter var sedan några år tillbaka i rörelse för dragande av den östra infartsvägen till staden just genom det föreslagna strandområdet. Landskapsstyrelsen gjorde i detta syfte anspråk på området ifråga. Kyrkofullm. sade bestämt nej. Den nya infartsvägen borde under inga omständigheter dras mellan gravgården och Slemmern. I princip sade kyrkofullm. detsamma hösten 1947, då stadsfullm. begärde nytt utlåtande i det omtvistade ärendet. Det hänvisades bl.a. till ett beslut av stadsfullmäktige redan år 1937, däri det hette, att

gravgårdens blivande utvidgning borde ske österut och söderut. Med stöd av detta beslut hade kyrkofullm. bl.a. bestämt platsen för begravningskapellet.

Dragkampen mellan församlingen å ena sidan samt landskapets myndigheter å den andra fortsatte ännu någon tid men ändades som väntat var med seger för de senare. Den nya vägen byggdes hösten 1958 och försommaren 1959 på ringa avstånd från gravgårdens östra ringmur. Nödiga utbyggnads- och påfyllningsarbeten samt förskönings, för vilka under årens lopp ansenliga penningmedel förbrukats, har därför begränsats till gravgårdens ursprungliga område, vilket med sin omsorgsfulla planering, sina ansade gångar och planteringar samt välvårdade gravar och monument befinner sig i ett tilltalande och värdigt skick.

År 1938 fastställde kyrkofullm. reglemente för en gravunderhållsfond att hopbringas genom inbetalning av frivilliga bidrag. Mot inbetalningar till fonden åtar sig församlingen skötseln och omvårdnaden av gravmonument och gravkullar samt mot fastställt tillskottsbetalning även blomsterplantering på gravarna. Även för gravgårdens förskönande mottog församlingen år 1951 en donationsfond, benämnd »E. V. och Aina Borenius minnesfond».

Många kärleksfulla händer vårdar de dödas vilostad.

Församlingslivet

Kyrkans gudstjänst, sådan den utgestaltats i våra högmässor, är församlingslivets medelpunkt. Enligt kyrkolagen må högmässogudstjänst i allmänhet begynna kl. 10 alla sön- och helgdagar, såvida inte särskilda omständigheter påkallar annat klockslag för dess början. I Mariehamn såsom även i de åländska landsförsamlingarna har likväl kl. 11 valts såsom den lämpligaste tidpunkten för högmässan. Redan 1908 annonserades i staden högmässorna kl. 11 och det är en regel, som gäller i den dag som i dag är. Endast år 1920 hölls högmässan kl. 1 p.d. Under vinterkriget måste gudstjänsten för luftalarmens skull här såsom annorstädes stundom hållas på kvällen efter mörkrets inbrott.

Den nya år 1927 invigda kyrkan stimulerade kyrksamheten. För år 1928 kunde kyrkoherden rapportera fullsatt kyrka så gott som varje söndag. Det året hölls i det nya templet 60 högmässogudstjänster, aftonsång eller aftongudstjänster och samkväm 26 gånger, alla välbesökta. Vid den allmänna biskopsvisitationen år 1935, den enda i sitt slag som hållits i Mariehamns församling, antecknades i visitationsprotokollet kyrkobesökarnas antal i medeltal vid varje högmässa till 250 vintertid och 200 sommartid. Dessa siffror sjönk något under åren efter andra världskriget. För femårsperioden 1947—51 antecknas medeltalet per högmässa till 140 vinter- och 90 sommartid, för följande femårsperiod ungefär samma medeltal. Nattvardsgästernas antal har per år varierat mellan 116 och 225. Såväl bland gudstjänstfirarna i gemen som bland nattvardsgästerna befinner sig kvinnorna i majoritet. Prästerskapet beklagar att isynnerhet männen inte i större antal begagnar sig av Herrens nådesmåltid. Den trägne gudstjänstbesökaren torde i Mariehamn som mången annorstädes lägga märke till en stamtrupp företrädesvis av äldre personer som regelbundet bevistar kyrkans högmässor, med ett glädjande inslag av barn och ungdom, som dock kunde vara talrikare. Vidgad och fördjupad kristendomskunskap har prästerskapet bevittnat hos en del av församlingsmedlemmarna, isynnerhet bland trägna kyrkobesökare. Samtidigt konstaterar kyrkoherden i sina femårsberättelser, att befolkningen i allmänhet är religiöst mottaglig, kyrkligt sinnad och att olika samhällslagers ställning till kyrkan är genomgående välvillig. Trots religionsfrihetslagen är antalet personer, som utträtt ur kyrkan högst obetydligt, uppgående till ett knappt trettiotal sedan 1926. Förlusten kompenseras till avsevärd del av i kyrkan nyinträdande.

Den unisona psalmsången i kyrkan vitsordas i visitationsprotokoll och femårsberättelser som rätt god, ehuru den kunde vara något kraftigare och ändå bättre. Vi strävar i stiftsledningen, sade biskop von Bonsdorff 1935, till att stärka församlingssången och uppmanar församlingens medlemmar att frimodigt taga del i sången — att sjunga ut av allt hjärta. Kyrkokören, som tillkom redan under kyrkoherde Mosanders tid och ledes av kantorn, ombildades år 1930 till blandad kör, efter att tidigare ha varit enbart damkör. Kören, som medverkar vid ett 15-tal gudstjänster årligen, har erhållit ett gott vitsord. Biskop von Bonsdorff nämnde den som ett föredöme för andra åländska församlingar, där körsången under de senaste tjugu åren likväl gjort goda framsteg. Församlingens deltagande i den liturgiska sången betecknas som svagare. När prästen från altaret tillönskar sin församling »Herren vare med eder», då är det för honom en uppmuntran att få ett kraftigt svar »Med dig vare ock Herren». Omdömet om den liturgiska sången torde alltjämt ha sin giltighet, då inte kyrkokören medverkar i liturgin.

Särskild uppmärksamhet inte blott bland församlingens egna medlemmar utan även bland grannförsamlingarnas har de möten och andakter väckt, som riksomfattande organisationer förlagt till Mariehamn. Den 10—12 juli 1923 hölls sålunda ett hela Svenskfinland omfattande prästmöte i Mariehamn, varvid bemärkta kyrkomän såsom teol.dr Max von Bonsdorff, docent Tor Andre från Sverige m.fl. medverkade i föredrag och andakter. Kristliga ungdomsdagar i samband med Kyrkans Ungdoms årsmöte hölls 14—16 juni 1929 och tre år senare hade Mariehamns församling äran att stå som värd för de finlandssvenska kyrkodagarna. Bland medverkande gäster märktes biskop Max von Bonsdorff, biskop Jaakko Gummerus, den senare såsom representant för det finskspråkiga kyrkfolket, den åldrige Skara-biskopen Hj. Danell, församlingsförbundets ordförande prosten S. W. Roos, ytterligare ett par representanter för Sveriges kyrka och sogneprest Sigurd Fjaer för Norges m.fl. Gudstjänsterna hölls i kyrkan, förhandlingarna i Ålands lyceum. En liturgisk gudstjänst firades i Jomala kyrka med biskop Danell som predikant. Det var en givande samling kring bönen och ordet. I avslutningstalet yttrade biskop von Bonsdorff förhoppningen, att kyrkodagarna skulle lända Åland och dess församlingar till välsignelse och framgång

för Guds rikes arbete. En månad senare kunde kyrkoherde Tor Beckman på församlingens och redaktör Julius Sundblom på stadens vägnar välkomna ett stort rikssvenskt ungdomsmöte med 400 deltagare.

För andra gången samlades landets svenska kyrkfolk till kyrkodagar i Mariehamn den 10—12 juni 1952, denna gång kring mottot: Församlingen — gåva och uppgift. Stiftets biskop ledde såsom ordförande i församlingsförbundet förhandlingarna, som ägde rum i Stadshuset. Rundabordssamtalen vid mötet rörde sig kring Högmässan såsom kyrkolivets centrum och troslivets tjänare samt om Vår församlingsgemenskap i läsförhör, familjegudstjänst, syförening, hemkrets och studiecirkel. Såsom föredragshållare medverkade bl.a. biskop Algot Anderberg, prof. G. O. Rosenqvist, nattmissionär Arvid von Martens m.fl. Predikan vid den kyrkokväll, som andra mötesdagen firades i Jomala kyrka, hölls av pastor Fredrik Wislöf, Norge. Såväl denna som gudstjänster och andakter i stadens kyrka var till trängsel besökta.

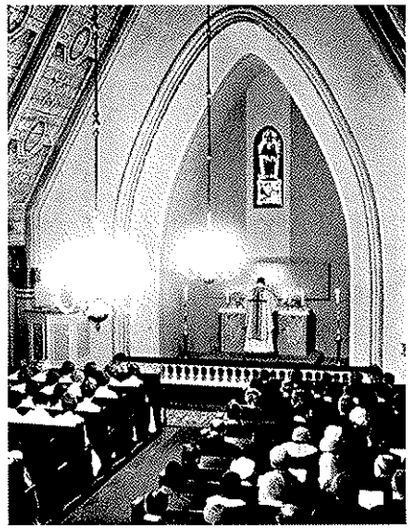
Sedan 1946 firas barndop i regel i kyrkan, då och då i hemmen, någon gång i prästgården, vigsel till äktenskap vanligast i prästgården, i kyrkan ganska ofta, mera sällan i hemmen. Vigselbiblar utdelas till alla i församlingen skrivna brudpar genom dess och Ålands Bibelsällskaps försorg.

Församlingshemmet tjänar som komplement till kyrkan vid andakter, andliga fester och samkväm. Under åren närmast efter församlingshemmets tillkomst hölls här årligen 25 sådana andakter och församlingsaftnar med 30—200 deltagare. Under de senare åren noteras cirka 15 sådana andaktsstunder årligen med deltagare upp till 150. Som talare medverkar både församlingens prästerskap och andra präster samt lekmannapredikanter från olika föreningar och sällskap. Kyrkokören sjunger vid högtidligare tillfällen.

Skriftskola hölls tom. år 1931 en årligen. Från år 1932 har två skriftskolor hållits, den ena med början i februari och konfirmation påsktiden, den andra med början i september och konfirmation i början av december eller ett par veckor tidigare av hänsyn till arbetet i övriga skolor. År 1939 måste man på grund av krigsutbrottet nöja sig med endast en skriftskolkurs och detsamma var förhållandet år 1944. Däremot hölls följande år hela tre skriftskolkurser med sammanlagt 108 elever. Övriga år under de fyra senaste decennierna har konfirmandernas antal varierat mellan 24 och 109. Konfirmandernas ålder har i regel varit 15 år. Undervisning har meddelats tre kvällar i veckan, av prästerskapet i kristendomskunskap och av kantorn i sång. Konfirmationsbiblar har utdelats och samkväm för de till sin första nattvard admitterade har föranstaltats.

För barnens kristliga fostran har söndagsskolan arbetat alltsedan sekelskiftet. Det fanns alltså söndagsskola i Mariehamn redan under de sista åren staden var förenad med Jomala. Hängivna lärare och isynnerhet lärarinnor, 4—8 årligen, har ägnat söndagsskolan ett kärleksfullt arbete. Bland lärarinnor, som stått längsta tiden i redet, nämnes fru Hanna Melander och fröken Anna Jansson samt prostinnan Elsa Beckman, vilken verkat inemot ett halvsekel och fungerat som

Konfirmation i den 1959 ombyggda kyrkan.



ledare för hela verksamheten. Antalet barn i söndagsskolan har uppgått till 160 när det varit som högst. Redan ärkebiskop Gustaf Johansson uttalade vid enskild visitation 1920 sin glädje över söndagsskolans framgångsrika arbete och biskop von Bonsdorff konstaterade vid visitationen år 1935, att verksamheten fortfarande var livlig. Söndagsskolförbundet har hållit sina årsmöten i Mariehamn 1919 och 1929. I samband därmed hade det svenska Lutherinstitutet välbesökta kurser för utbildande av lärare och lärarinnor för söndagsskolan.

För det kristliga ungdomsarbetet bildades 1927 en ungdomskrets, som senare antog namnet Kyrkans Ungdom utan att dock ansluta sig till stiftets likabenämnda ungdomsförbund. Arbetet bedrevs den första tiden inom en juniorgrupp och en grupp mognare ungdom. Isynnerhet juniorarbetet vitsordades vid den allmänna visitationen 1935 såsom synnerligen livligt. Förtjänsten härav tillkom en driftig lekmannaledare, som stod i spetsen för ungdomsarbetet. Sedan dess har arbetet mattats av, främst i brist på ledare, och i sin femårsberättelse för åren 1947—51 nödgas kyrkoherden konstatera, att vid periodens utgång ordnad ungdoms- och juniorverksamhet icke förekom. Dessförinnan verkade någon tid kontraktsadjunkten Thure Eriksson inom församlingens ungdoms- och juniorvård. I församlingens budget för 1959 anvisades ett anslag på 150.000 mark såsom bidrag för avlönande av kontraktsadjunkt och från den 1 juli samma år förordnades pastor Ingmar Lundén till detta ämbete med främsta uppgift att biträda prästerskapet i Mariehamns och Jomala församlingar i ungdomsarbetet.

Församlingens växande folkmängd, över 5.000 personer, och starkt ökad arbetsbörda för dess enda präst har aktualiserat frågan om inrättande av en andra prästtjänst i Mariehamn. År 1955 diskuterades inom kyrkorådet och kyrkofull-

mäktige frågan om avlönande gemensamt med Jomala församling och Ålands centralsjukhus av en präst för de båda församlingarna och centralsjukhuset. Ärendet lämnades likväl beroende av, huru frågan om de inom Jomala kommun belägna förorternas införlivande med staden löses.

För sjömansmissionen är intresset mycket stort. En syförening har varit i flitig verksamhet under församlingens hela tillvaro. I kollekten har såväl vid gudstjänsterna som vid andaktsstunder, samkväm och fester hundrataltusen mark de senaste åren influtit. Dessutom åtnjuter sjömansmissionen såsom också hednamissionen anslag av församlingen. Något mindre intresse har hednamissionen kunnat påräkna — det betecknas en del år tom. som svagt — men likväl har även denna mission sina trogna vänner, som stått bi genom åren. En, stundom två syföreningar, har verkat. Näst sjömansmissionen och lokala verksamhetsgrenar har hednamissionen ihågkommits i kollekterna.

Den kristliga kärleksverksamheten (diakonin) har under församlingens hela tillvaro varit koncentrerad i Diakoniföreningen, som för sitt barmhärtighetsarbete uppburit anslag av både kommunen och församlingen samt kommit i åtnjutande av enskilda donationer och frivilliga bidrag. Den första diakonissan anställdes i slutet av 1922. Då hon avgick år 1925 stod ingen utbildad diakonissa till buds. En icke examinerad sjuksyster trädde i stället. Under ett par år handhades sedan befattningen av utbildad diakonissa, utan fast avlöning tills syster Selma Häggblom, likaledes utbildad vid diakonissanstalten i Helsingfors, anställdes år 1939. Kyrkofullmäktige beviljade anslag för iordningställande av diakonissans bostad och avlöning. Även efter det församlingarna genom en kyrkolagsändring år 1944 uttryckligen ålagts att anställa för kristlig barmhärtighetsverksamhet skickade personer uppdrog kyrkofullm. åt Diakoniföreningen att fortfarande sköta denna uppgift. Fullmäktige utfäste sig att efter prövning ställa nödiga anslag till diakonissans avlöning. Först 1959 underställdes församlingssystern kyrkorådet och erhåller sedan dess sin lön direkt ur församlingskassan.

Et eget pensionärshem för församlingens gamla har varit en kär framtidstanket i många år. För det blivande hemmet har församlingen under årens lopp mottagit smärre donationer. År 1942 godkände kyrkofullmäktige stadgar för stiftelsen Mariehamns församlings ålderdomshem och därpå följande år valde kyrkorådet medlemmar i stiftelsens styrelse, där kyrkoherden är självskriven medlem. En syförening har arbetat i många år för anskaffande av medel till byggnadskassan och av uttaxerade medel hade kyrkofullmäktige tom. år 1960 anslagit ca 9 milj. mark för ändamålet. För sakens förverkligande har samarbete med Mariehamns stad, som utbygger Trobergshemmet, befunnits lämpligast. En kommitté av representanter för både staden och församlingen har uppdragit riktlinjerna för samarbetet.

Bygget påbörjades under 1960 och i slutet av januari 1961 stod det under vattentak. Pensionärshemmet får plats för ca 15 gamla och beräknas vara färdigt den 1 september 1961.

K. G. E. Mosander.



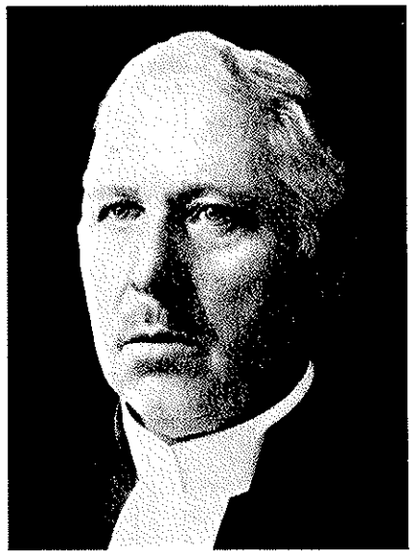
Kyrkoherdar och kantorer

Mariehamns församlings förste utnämnde ordinarie kyrkoherde var Otto Johannes Caselius men han trädde aldrig till och blev predikant vid länsfängelset i Åbo i stället.

Den 10 oktober 1907 utnämndes till kyrkoherde Karl Gustaf Erik Mosander, vilken verkade som församlingens första kyrkoherde till den 1 maj 1918. Han var född i Helsingfors, avlade teologisk dimissionsexamen och prästvigdes 1898. Innan han kom till Mariehamn hade han tjänstgjort som extraordinarie präst i elva församlingar på fastlandet. För sin vägran att kungöra den olagliga värnepliktslagen i den kyrka, där han då tjänstgjorde, och att avlämna avfordrad uppbådslängd dömdes han vid sekelskiftet av domkapitlet till tre månaders förlust av lön, en dom som likväl senare med stöd av ett kejserligt pardonsplakat undanröjdes.

Det var många, inte minst organisatoriska uppgifter, som i Mariehamn förelåg honom i egenskap av kyrkoherde i ett nybildat pastorat och som han nitiskt och samvetsgrant fullgjorde. Lönen var ringa, för sin och familjens utkomst måste han vid sidan av sin prästtjänst söka anställning som pedagog vid dåvarande Fortsättningsklasserna till Reallläroverket, där han verkade som lärare i finska och religion åren 1907—17. Pedagogiexamen avlade han 1912. Även i det medborgerliga livet var han anlitad i olika uppdrag. Honom tillkommer också äran att ha bildat landets första scoutbrigad, den i Mariehamn år 1909.

År 1918 flyttade han till Viborg såsom kyrkoherde i stadens svenska för-



E. A. Göransson.

samling och var där träget verksam både såsom präst och skolman. Prostetitel erhöll han 1932. Viborg förlorades och hans församling evakuerades, för att slutligen upplösas år 1949.

I sin ålders höst kom han åter till Mariehamn för att bosätta sig här. Han avled den 12 januari 1953 vid 81 års ålder.

»Med ungdomlig iver arbetade han här. Han sådde livets ord i helg och söcken, här var han pedagog, här verkade han för ungdomens fostran». Med bl.a. dessa ord hyllade prosten Beckman vid graven sin aktade företrädares minne.

Den efter kyrkoherde Mosanders utnämning till annan tjänst lediga kyrkoherdetjänsten i Mariehamn söktes endast av kapellanen Paul Stenbäck i Lumparland. Men vid valfrågeförrättning den 16 juni 1918 anhöll församlingen med samtliga avgivna röster att kyrkoherden Erik August Göransson i Eckerö skulle kallas till andra provpredikant, en anhållan som även av domkapitlet bifölls. Kh. Göransson anvisades att avlägga föreskrivet valprov den 20 okt. 1918 — men uteblev. Han hade nämligen bifallit till kyrkoherdetjänstens mottagande endast under den förutsättning, att han såsom bisyssla kunde påräkna religionsundervisningen vid Realläroverkets privata fortsättningsklasser, ett villkor, som inte mera kunde uppfyllas sedan dessa klasser övertagits av staten.

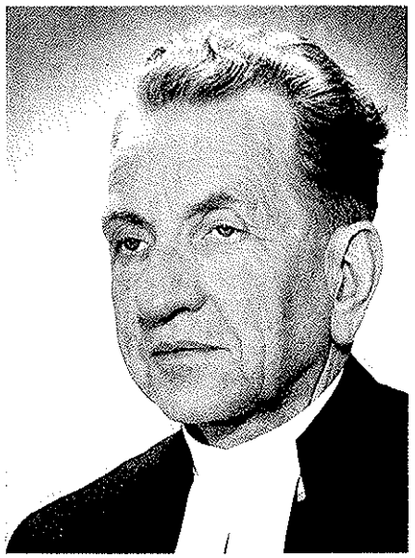
Kyrkostämman den 12 dec. 1918, som sammankallats för att avgiva förklaring i anledning av kh. Göranssons uteblivande från valprovet, uppdrog åt två personer att på församlingens vägnar avge den äskade förklaringen men uttalade samtidigt, att kh. Göransson under förhandenvarande omständigheter inte kunnat handla på annat sätt än han gjort. Församlingen borde därför beredas tillfälle

att förrätta nytt val, i vilket fall den vore villig att höja kyrkoherdelönen betydligt. Nytt kyrkoherdeval utsattes till den 23 mars 1919 och här fick kh. Göransson samtliga avgivna röster. Utnämning i statsrådet skedde i behörig ordning och den 1 juli 1919 tillträdde Göransson kyrkoherdetjänsten i Mariehamn. Under mellantiden tjänstgjorde som t.f. kyrkoherdar pastor Th. Sederqvist, pastor Tor Beckman och pastor Olav Schalin, sedermera domprost och teol.dr.

Kyrkoherden sedermera prosten Erik August Göransson var född i Hammarland den 19 aug. 1868, gick i skola i Åbo och prästvigdes 1896. Han tjänstgjorde som extraordinarie präst i Kuopio och Pyhäjoki och valdes 1900 till kapellan i Iniö. Han blev kyrkoherde i Kumlinge 1909 och senare i Eckerö. Han hade förmånen att utföra den ojämförligt största delen av sin prästerliga gärning i sin åländska hembygd. Överallt både i skärgården och på fasta Åland kom han sina församlingsbor nära, vittnades det om honom, folklig och vänlig som han var. I sin förkunnelse om synd och nåd talade han enkelt och flärdfritt. Han var en varm och innerlig vän av vår folkkyrka och skattade det som en stor förmån att få arbeta i densamma. I Mariehamn såsom annorstädes var han en omtyckt och uppskattad herde och själasörjare. Det var under hans ämbetstid planerna på kyrkobygget tog fast form och till inte ringa del hans förtjänst att de då fullbordades. Vid det sammanträde den 27 april 1924, där beslut om kyrkobyggets igångsättande fattades, betygade först. kyrkofullmäktige också kyrkoherde Göransson sin tacksamhet »för det synnerliga intresse och det självuppoffrande arbete han alltsedan han tillträdde kyrkoherdeämbetet här ådagalagt för att få denna honom varmt om hjärtat liggande plan utförd». Kh. Göransson satt som ordförande i kyrkobyggnadskommittén.

Redan några månader dessförinnan hade emellertid kh. Göransson utnämnts till kyrkoherde i Replot med tillträde den 1 maj 1926. Ingen sökte inom den första ansökningstiden den lediganslagna kyrkoherdetjänsten i Mariehamn. »Ingen kyrka och ingen präst», skrev ortstidningen den 20 febr. 1924, alltså ungefär två månader innan beslutet om kyrkobyggets igångsättande fattades. »Mariehamn syns glida över i samma kategori som Kökar och Bergö, vilkas kyrkoherdetjänster ideligen anslås lediga utan att finna någon sökande», skrev tidningen, som dock tillade »men båda dessa församlingar har likväl kyrkor, som Mariehamn ännu saknar». Stadsförsamlingen måste fastställa lönen så att den föder sin man.

Den andra ansökningstiden gav bättre resultat. Som sökande anmälde sig nu kapellanen Paul Stenbäck i Lumparland och kyrkoherden Tor Ossian Rafael Beckman i Kumlinge. Vid kyrkoherdeval den 20 juli 1924 framställdes förslag om kallande av kh. Valdemar Sjöberg i Vårdö som tredje provpredikant men förslaget vann inte erforderligt röstetal, varpå kyrkoherde Beckman valdes med alla avgivna röster så när som tre, vilka tillföll kapellanen Stenbäck. Den nyvalde kyrkoherden förordnades att tillträda sin nya tjänst den 1 juni 1927. Kh. Göransson erhöll ett års tjänstledighet från kyrkoherdetjänsten i Replot och förordnades att bestrida kyrkoherdetjänsten i Mariehamn till dess kh. Beckman tillträdde.



Tor Beckman.

Kyrkoherde Göransson kom emellertid aldrig till Replot. Efter kyrkoherde Gustaf Calixtus Bondestams död valdes han den 15 maj 1927 till kyrkoherde i Jomala med högt röstetal. Han avled den 4 april 1935.

Kyrkoherde Tor Beckman är av åländsk börd född i Hangö den 17 sept. 1892. Teol. dimissionsexamen avlade han 1919 och tjänstgjorde därefter som tillförordnad präst i Mariehamn, Jomala, Eckerö, Bergö, Solf och Kumlinge. I sistnämnda församling blev han ordinarie kyrkoherde 1924 och verkade på denna post till 1927, då han tillträdde kyrkoherdetjänsten i Mariehamn. Prostetitel erhöll han 1940 och valdes 1950 av sina ämbetsbröder till kontraktsprost i Ålands prosteri, en befattning som han fortfarande bekläder.

När han blev stadens tredje ordinarie kyrkoherde stod det nya templet inför sin fullbordan. Han efterträdde kh. Göransson som ordförande i kyrkobyggnadskommittén och officierade vid den högtidliga invigningen. Han växte sålunda från första början i bokstavlig bemärkelse fast vid sin kära kyrka och församling. Under sin långa tjänstetid har han sett sin församling växa till och förkovras, både andligt och materiellt. Hans egen förtjänst i den lyckliga utvecklingen är uppenbar och obestridlig. Det är kyrkoherden vilken såsom församlingslivets ledare bär främsta ansvaret för vad som händer och sker på det kyrkliga och andliga området. Hans arbetsbörda har vuxit ansenligt under årens lopp men känslan av plikt och ansvar har för den skull ingalunda minskat hos den trägne och trogne församlingsherden. Kh. Beckman känner varmt för sina församlingsmedlemmar och de ser i honom den uppskattade själasörjaren, till vilken de med förtroende kan vända sig i sina bekymmer. Redan vid den allmänna visitationen 1935 vittnade församlingen inför biskopen om kh. Beckmans nitiska och trogna

arbete och biskopen själv antecknade, att han med glädje funnit, att församlingens kyrkoherde med »synnerligen berömligt nit och synnerligen berömlig skicklighet handhaft sina ämbetsåligganden». Det vitsordet håller i den dag som i dag är.

Särskild omsorg har kh. Beckman ägnat församlingens åldringar. Han har varit den drivande kraften i strävandena att skaffa församlingens värnlösa gamla en tryggad fristad i ett åldringshem, strävanden som krönts med framgång och välsignelse. I stadens vårdnämnd (nuv. socialnämnden) har han suttit som ordförande. Även andra medborgerliga värv har stått honom nära. Sålunda har han varit landstingsman, ordförande i folkskoldirektionen mm.

Under de första åren av sin tillvaro hade församlingen inte råd att bestå sig med kompetent kantor-organist. Än tjänstgjorde den ena och än den andra sång- och musikkunnige såsom sångledare vid gudstjänsterna. Märklig är en anteckning i kyrkorådets protokoll för den 15 april 1910, där det meddelas, att den då tjänstgörande klockar-organisten vägrat medverka i konfirmationen av årets skriftskolungdom, emedan enligt hans åsikt församlingens skriftskola vore ordnad på ett sätt, som inte överensstämde med gällande lag. Kyrkorådet ansåg honom hava brutit kontraktet och avskedade honom från »kyrkotjänsten» i församlingen omedelbart.

En månad senare antog kyrkorådet i Kumlinge hemmahörande klockare-organisten Julius Konstantin Lindström såsom den mest kompetenta bland sökandena till »sångledarbefattningen i Mariehamns församling». Han ägde tillträda sin tjänst den 1 nästkommande juni och att betjäna församlingen med orgelmusik och sång vid alla de gudstjänster och bönestunder, som i församlingens kyrka anordnas av kyrkoherden eller med hans begivande, ävensom att vid kyrkliga förrättningar biträda med sång. I maj 1913 erhöll han omsider fullmakt på sin tjänst såsom församlingens första ordinarie kantor-organist. Under många år var det dock rena svältlönen som bestods den ordinarie kantorn, vilken måste ty sig till en expedittjänst i en handelsaffär för att dryga ut församlingens magra kaka. Lönen bättrades så småningom och dessutom antogs kantor Lindström år 1939 efter kapten J. V. Lindqvists avgång till församlingens ekonom.

Kantor Lindström hade erhållit sin utbildning under den kände direktor Oscar Pahlmans ledning vid klockarskolan i Åbo, var förfaren i sitt fack och nitisk i sin tjänst. Han sparade inte sina krafter, han tjänade församlingen på många sätt. Det var han som bildade kyrkokören och ledde den med framgång. Han var inte blott själv intresserad för kyrkosång och musik, han intresserade även andra för dessa uppgifter. Vid sidan av sitt egentliga kall deltog han även i kommunala och allmänna strävanden samt anförtroddes en hel del förtroendeuppdrag, såsom ekonom i FBK, en tid såsom stadsfullmäktig, medlem av taxeringsnämnden mm. Efter en lång och hedrande verksamhet i församlingens och samhällets tjänst avgick han våren 1954 men fick inte länge njuta sitt otium. Han avled den 24 juli samma år vid 69 års ålder.

Till hans efterträdare som kantor-organist valde församlingen den 8 aug. samma år i tredje förslagsrummet uppförde t.f. kantor-organisten i Malms svenska församling, Hans Sune Alfred Lindholm, vilken genom sitt försynta och vinnande sätt samt sina djupa musikaliska insikter vunnit allmän uppskattning i församlingen. Även han fungerar såsom kyrkoekonom.

Ekonomi och förvaltning

Under det första året av Mariehamns stads tillvaro antecknades såsom i staden fast besatta 35 personer. Hundra år senare eller den 31. 12. 1960 utgjorde stadsförsamlingen enligt kyrkböckerna 5.873 personer. Den första december 1960 hade statsrådet förordnat, att den del av Jomala socken, som i kommunalt hänseende vid årsskiftet skulle överföras till Mariehamns stad, i kyrkligt avseende skulle förenas med stadens församling. I beslutet säges, att omregleringen inte skall medföra någon delning av församlingarnas egendom. Stadsförsamlingens medlemsantal ökades sålunda den 1 januari 1961 med ca 2.000 och utgjorde vid jubileumsårets ingång mellan 7.800 och 7.900 personer. Den faktiska befolkningen är dock ca 1.000 personer mindre, beroende på, att emigranter, som ej mera avhörts, länge står kvar i kyrkböckerna.

Även den ekonomiska utvecklingen uppvisar en starkt stigande kurva isynnerhet under de senaste årtiondena, ingalunda enbart betingad av penningvärdets nedgång. Slutsummorna i församlingens årsbudgeter, som med undantag för de värsta krigs- och inflationsåren utan nämnvärda överskridanden kunnat följas, ger därom besked, desto tillförlitligare, som det vidsträckta byggnadsprogrammet tack vare de stora donationerna kunnat fullföljas utan skuldsättning. Tom. 1918—19 sammanföll räkenskapsåret med eckleciastikåret 1. 5.— 30. 4., därefter avslutas räkenskaperna per kalenderår. Budgeterna visar för nedannämnda år följande slutsummor:

1. 5. 1911 — 30. 4. 1912	6.250: —
Sju månader 1919	9.000: —
1920	36.000: —
1927 (kyrkans byggnadsår)	110.100: —
1930	203.240: —
1935	214.000: —
1942	406.370: —
1945	579.900: —
1950	3.741.976: —
1955	7.351.000: —
1959	12.724.100: —

I utgifterna för 1911—12 ingår kyrkoherdens lön med 4.000 mk och hans kanslihyra med 250 mk. För eckleciastikåret 1917—18 kunde till följd av hastig

prisstegring ingen budget uppgöras utan kyrkostämman nöjde sig med att taxera ut 50 penni per skattöre för församlingens behov under förvaltningsåret och dessutom en mindre summa till dyrtidshjälp åt kyrkans tjänstemän, som det heter i protokollet. Uttaxeringen per skattöre har under det senaste halvseklet varierat mellan 60 penni år 1941 och 1:25 år 1930. För åren 1956 och 1957 erlades i kyrkoskatt 70 penni och för 1960 var skatten 1 mk per skattöre.

Församlingens samtliga fastigheter är skuldfria. Dess fonder och likvida medel var den 31. 12. 1958 bokförda till 22.155.674 mark, varav fonden för åldringshemmet ingick med 6.694.938 mk. Då skatteuppbörden verkställes på hösten är kassan vid årsskiftet likväl större än vad den är under övriga tider av året.

Ett ständigt återkommande tema på kyrkostämmorna under de första tiderna av församlingens tillvaro var de otillräckliga lönerna för prästerskapet och kantorn. Smärre regleringar verkställdes men dyrtiden och inflationen under och efter första världskriget gäckade beräkningarna och påkallade ytterligare förhöjningar, om ock i knappaste laget mången gång. Först genom lagen den 4 aug. 1922 om prästerskapets samt kantor-organisternas avlöning ställdes lönerna på stabilare bas. Den 29 dec. 1944 emanerade en ny lönelag, på grundvalen varav ny löneregelering skedde. Enligt denna lag skall lönerna regleras i huvudsaklig överensstämmelse med statstjänstemännens löner.

Byggnadsfrågorna dominerade under 1920- och 1930-talen församlingsorganens förhandlingar men för dem har i annat sammanhang tidigare redogjorts.

En detalj, som väcker uppmärksamhet i de tidigare protokollen, är de synnerligen vidlyftiga och ingående revisionsberättelserna, ofta på många sidor och där det haglar av anmärkningar. Ibland kan det hända att redogöraren har någon mark för litet eller för mycket i kassan. Vad man möjligen kan förvåna sig över är, att han icke blivit uppmärksamgjord på felen tidigare, så att rättelse hade kunnat göras innan bokslutet förelades kyrkostämman. Till en del åtminstone kan felen bero på den dåvarande ålderdomliga bokföringen, som påtalades redan av ärkebiskop Johansson vid hans enskilda visitation 1920. Sedan bokföringen omlagts till ett tidsenligare system, blev också revisionsberättelserna kortare och anmärkningarna färre eller inga. I församlingens tidigare skeden, då likvida medel tröt till täckande av beslutna anslag, fick kyrkvärden då och då i uppdrag att skaffa pengar genom »vipplån», att betalas när kyrkoskatten flöt in. I den mån församlingens ekonomiska ställning stabiliserats och förbättrats har denna »från-hand-till-mun»-politik övergivits. Församlingens finanser vitsordades redan vid den allmänna visitationen 1935 av biskopen såsom mycket goda.

En fråga, som år 1927 behandlades av kyrkostämman gällde införlivande av Ytternäs by med Mariehamns stadsförsamling. Byamännen hade i saken vänt sig till församlingen med en dylik anhållan. I enlighet med ett utlåtande av en för ändamålet tillsatt kommitté resolverade kyrkostämman, att den inte fann skäl för Mariehamns församling att nu väcka frågan i domkapitlet, men att det stod sökandena fritt att göra detta, om de så önskade. Under sådant förhållande och då icke alla i Ytternäs bosatta personer förenat sig om ansökan, lämnade kyrko-

stämman ärendet beroende tills det eventuellt kommer upp i domkapitlet. Det slutliga avgörandet i sådana ärenden tillkommer statsrådet.

Innan kyrkofullmäktige år 1920 tillsattes gick även rätt obetydliga ekonomiska och förvaltningsärenden till kyrkostämman, som höll täta sammanträden. Det var ett obekvämt system, som ingalunda underlättade ärendenas behandling. Enligt nu gällande lag verkställes på kyrkostämma huvudsakligast endast föreskrivna val. De första kyrkofullmäktige var vicehäradshövd. Leonard Nordling, sjökapten M. A. Gustafsson, tulluppsyningsman K. G. Mattsson, tullvaktmästare Fridolf Mattsson, stadstjänare J. E. Vennström, gårdsägarna E. V. Borenius, Albin Karlsson och Karl Markström, gästgivare Albert Eriksson, inspektör K. W. Brottenberg, gårdsägare J. Sundberg och byggmästare E. W. Öfverström.

I kyrkorådet satt vid periodens början 1911 navigationsskoleföreståndare N. Schröder, konsul Robert Mattsson, bankdirektör Arthur Ekman, gårdsägarna J. F. Lundgren och E. V. Helenius samt lotsen G. Johansson. Kyrkoherden är som känt självskriven ordförande i kyrkorådet och kyrkofullmäktige.

Kyrkorådets ekonomiska befogenheter övertogs 1929 till största delen av kyrkoförvaltningsnämnden, som på sätt och vis utgör en motsvarighet till kommunal- resp. stadsstyrelsen i kommunalförvaltningen. I väsentliga stycken har nämligen kommunalförvaltningen fått tjäna som förebild för organisationen av församlingarnas förvaltning. De första medlemmarna i kyrkoförvaltningsnämnden var folkskolsinsp. Theodor Bertell, bankdirektör Karl Lemqvist och sjökapten K. A. Fredriksson, med sjökapten Arthur Andersson och konsulent Walfrid Eriksson såsom suppleanter.

Till kyrkovärd efter konsul C. A. Furstenborg valde kyrkostämman år 1908 sjökapten Johan Viktor Lindqvist, som även blev församlingens första kyrkoekonom, när denna befattning år 1929 inrättades. Han avgick efter långvarig och trogen tjänst den 1 april 1939. Sedan dess har ekonomsysslan skötts av församlingens kantor-organister.

Under stadens jubileumsår sitter i kyrkoförvaltningsnämnden direktör Karl Mattsson, ordförande, forstmästare Albin Andrée och byggmästare Birger Lindblom. Kyrkorådet består av följande personer: skeppsredare Edgar Erikson, viceordförande, fru Anna Häggblom, bankdirektör Jan Sundberg, sjökapten K. A. Fredriksson, gårdsägare E. A. Nordberg och köpman Sven Eriksson. Kyrkofullmäktige består av 16 ledamoter med skeppsredare Olof Öström som viceordförande.

Frikyrklig verksamhet

Frikyrkliga rörelser vann relativt tidigt terräng i Mariehamn. Äldst är väl baptistförsamlingen, som tillkom redan på 1870-talet men sedermera tynat av och i detta nu torde räkna blott 2—3 medlemmar. Därnäst i ålder kommer *Mariehamns friförsamling,* som alltjämt består och utvecklar en livaktig verksamhet såväl

religiöst som socialt. Denna församling bildades år 1882 av missionären Johannes Svensson från Svenska missionsförbundet i Sverige med till en början blott 7 medlemmar. Församlingen har ingen skriftligt formulerad trosbekännelse utan följer Nya testamentet som rättesnöre. Andra regler uppställes icke som villkor för medlemskap, ty »huru klara våra begrepp än är, så förstår vi likväl blott en del», säges det i församlingens program. Vår kunskap är ett styckeverk. Det är först i evighetens värld den fulla klarheten kommer. Tron på Gud och den Han har sänt, Jesus Kristus, är villkoret för anslutningen till församlingen.

Dess medlemsantal växte med åren. När det var som störst i början av 40-talet räknade församlingen 127 medlemmar. År 1959 var medlemsantalet 98. De svenska friförsamlingarna i landet har inte begagnat sig av den rätt religionsfrihetslagen ger till bildande av fristående religionssamfund, vilket gör att flertalet av deras medlemmar alltjämt står inskrivna i den evangelisk-lutherska kyrkan. Så är också fallet i Mariehamn. Under föreg. sekel och ännu in på vårt århundrade bekämpades alla sekteriska rörelser, även frikyrkan, av det lutherska prästerskapet, men i våra dagar betecknas relationerna mellan statskyrkan och frikyrkan som goda.

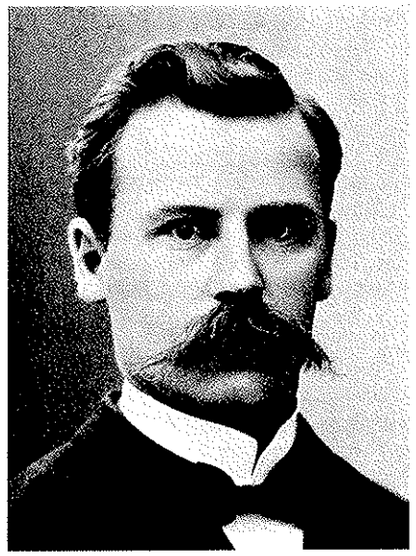
År 1905 anskaffade församlingen eget bönehus, Betania, som uppfördes av en medlem, byggmästaren K. Lindman. Söndagsskolarbete har bedrivits ända sedan församlingens tillkomst. Som bäst (år 1959) håller församlingen söndagsskolor i staden, i Ytternäs och Strandnäs med 5—6 lärare och 50—60 elever. En ungdomsförening bildades år 1896 men har de senare åren tynat av och existerar numera blott till namnet. En blandad kör och en musikförening verkar sedan 1907. En juniorförening tar hand om yngre tonåringar, syföreningar arbetar för missionen.

Ett eget barnhem kunde församlingen inviga år 1919 i en provisorisk lokal. Men följande år byggdes genom rikliga bidrag, såväl allmänna som privata, ett eget hus för barnhemmet. Tomten skänktes av staden, som sedermera även understött hemmet med årliga anslag. Även av landskapet har bidrag erhållits. I hemmet vårdas årligen 15—20 barn.

År 1921 beslöt församlingen bygga en predikantbostad och år 1923 ett ålderdomshem, som fortfarande upprätthålles och där plats finnes för 6—7 åldringar, som här får sköta sig själva så långt deras krafter förslår. Under årens lopp är det många, som här på ålderns dagar funnit en fristad.

En sak som legat friförsamlingen varmt om hjärtat är sjömännens väl. Redan pastor Svensson tog intiativ till en syförening, som arbetade för ett blivande sjömanshem. När fru Gustava Andersson, som genom att upplåta sitt hem för härbärgering av sjömän utförde ett välsignelserikt pionjärarbete i detta avseende, trädde ifrån, inköpte friförsamlingen det nuvarande sjömanshemmets gård och inredde den till sjömanshem. Sedermera har detta likväl övergått till en annan organisation, som svarar för dess underhåll och upprätthållande. Sedan 1934 håller friförsamlingen en läsesal för sjömän invid Västerhamn.

Församlingens pastorer har varit Johannes Svensson, Erik Landell, H. Jo-



J. R. Häggblom.

sefsson, J. R. Häggblom, C. Nihlfors, C. Dahlström, K. Henning, G. Odenmarck, A. Åkesson och Robert Berglund. Under åren 1946—1950 hade församlingen ingen fast anställd pastor men år 1950 tillträdde pastor Johannes Sandvik, som fortfarande verkar i församlingen. Erik Landell bar i hela 25 år huvudansvaret för församlingens verksamhet, som han skötte nitiskt och samvetsgrant. J. R. Häggblom var den andra av församlingens mest bemärkta pastorer och föreståndare, mångsidigt verksam såväl inom olika grenar av församlingsarbetet som i det medborgerliga livet. Föreståndarskapet har ofta varit förenat med pastorsämbetet. I fem års tid fungerade köpman Hilmer Eriksson som församlingsföreståndare. Som bäst handhas detta uppdrag av fröken Gunhild Öfverström.

Baptismens uppkomst på Åland är en spännande historia om den unge svenske ädlingen Carl Justus Mattias Möllerswärds missionsresor till Föglö hösten 1854, medan den engelska flottan ännu kryssade i åländska vatten. Han kom på uppdrag av Evangeliska Alliansen i Stockholm, som sänt honom till Föglö, närmast på kallelse av en statskyrkopräst, förmodligen kapellanen därsammastädes, Fredrik Wilhelm Fredriksson, vilken bett om översändande av troende lekmannavittnen »att söka uppväcka folket ur dess andliga dödssömn». Det berättas också att Möllerswärd talade »med både kropp och själ om Guds dråpliga verk». Att en allmän väckelse genom Möllerswärds förkunnelse svepte över Föglöbygden är obestridligt medan det däremot inte är alldeles klart om det var speciellt baptismens läror Möllerswärd predikade. Den första baptisten från Föglö döptes i Stockholm den 25 maj 1856. Från Åland spred sig baptismen sedan till Österbotten, där den isynnerhet genom prostedöttrarna Heikels inflytelserika medverkan slog rot framför allt i Pedersörebygden. Hösten 1856 döptes i Föglö ytterligare fyra personer. Föglö baptistförsamling var grundad. Året 1856 räknas därför såsom den svenska baptismens i Finland grundläggningsår. Under de därpåföljande åren upptogs genom dopet såväl i Föglö som även i en del andra trakter på Åland allt flere medlemmar i baptistsamfundet. Även i Hammarland torde en baptistförsamling ha tillkommit.

I Mariehamn grundades baptistförsamlingen Ebeneser år 1878. Stockholms Missionsförening sände 1883 pastor Matts Lignell, som året innan hade avslutat sina studier vid Betelseminariet i Stockholm, till Mariehamn för att leda arbetet där och på Åland i övrigt. Mycket folk samlades för att lyssna till hans väckande predikningar och församlingen förökades, heter det om hans verksamhet. År 1898 rapporterar församlingen en kraftig väckelse i vissa trakter av det åländska ölandet. Föglö baptistförsamling uppgick 1913 i Mariehamns församling. Pastor J. H. Swordson kallades 1929 att uppta arbetet på Åland och 1931 firades även i Mariehamn 75-årsminnet av baptistsamfundets tillvaro med stora högtidligheter. Men därefter tycks församlingens verksamhet småningom ha domnat av. Och i detta nu existerar församlingen bara till namnet.

Frälsningsarmen upptog sin verksamhet i Mariehamn år 1894. Kåren här blev den sextonde i ordningen i Finland. Men redan året därpå blev kåren utan tak över huvudet och ambulerade därpå någon tid i de åländska bygderna. I Gölby höll kåren sina första möten utanför Mariehamn. Något år senare lyckades kåren likväl upphyra lokal i poliskonstapel Gustafssons gård, nuv. Parkgatan 10, där den logerade till år 1907, då den nödgades nedlägga arbetet. Stämningen mot Frälsningsarmén var de tiderna en helt annan än i våra dagar, om icke direkt fientlig så åtminstone mindre uppmuntrande. Nu har armén ingått i det allmänna medvetandet som en både kristligt och socialt uppbyggande faktor.

Under mellantiden fram till den 20 oktober 1932, då verksamheten återupptogs, sköttes arbetet i Mariehamn och på Åland sporadiskt av Åbo III svenskspråkiga kår. Mariehamnskårens kärna, soldatkåren, har räknat 17 medlemmar när den varit som störst. Hemförbundet har räknat 100 medlemmar och i söndagsskolan undervisas 80 barn. Ungdoms- och barnklubbar har varit verksamma. Socialt arbete har bedrivits i form av penning- och klädesutdelningar. Arméns efterlysningsbyrå har under årens lopp lyckats återknyta förbindelserna mellan talrika personer, som ute i världen förlorat kontakten med sin hembygd, och deras anhöriga och vänner i hemlandet.

En *pingstförsamling* grundades under namnet Tabor år 1934 i Mariehamn av pastor Josef Svenhard från Helsingfors. Dess första föreståndare och predikant var Samuel Gustafsson. År 1951 ändrades församlingens namn till Filadelfia. Den som längsta tiden förestått församlingen var pastor Bertel Lindstedt, som verkade under åren 1940—1953. Församlingens nuvarande föreståndare är pastor Jean-Erik Mårtensson som installerades i januari 1960. Medlemsantalet är 110 och medlemmar finns inte endast i Mariehamn utan även i landsorten. Utom i staden har församlingen bönehus i Geta, Lemland och Sund. Söndagsskolor verkar både i staden och landsorten. Församlingen deltar i underhållet av tre missionärer i Tanganjika i Afrika.

Källor: Kyrkostämmans, kyrkofullmäktiges, kyrkorådets och kyrkoförvaltningsnämndens protokoll, räkenskapsböcker samt visitationsprotokoll och femårsberättelser i Mariehamns kyrkoarkiv, tidningen Åland, L. W. Fagerlunds beskrivning av Mariehamns kyrka i Svenskt kyrkoliv i Finland Årsbok 1928, Friförsamlingens 60-årsberättelse, avgiven av J. R. Häggblom (manuskript), Baptismens i Finland 100-årsberättelse i tryck av Alvar Sundell samt muntliga uppgifter av prosten Tor Beckman och frikyrkoförsamlingarnas föreståndare och pastorer, Walter Sjöblom: Mariehamns stads historia 1861—1911 Andra delen, Mariehamn 1934, spridda uppgifter i allmänna kompendier, tidningar och tidskrifter.

50 ÅRS KULTURSTRÄVANDEN

Av Gunnar Lindqvist

När det gäller arbetet på kulturens tegar inom en folkstam eller ett geografiskt begränsat område, så utgör 50 år inte stort mer än en droppe i havet, ty all dylik förkovrande verksamhet bör dels ses mot bakgrunden av tidigare generationers insatser, dels mot målsättningar i en för samtiden töckenhöljd framtid. Rent tidsbestämt kan ett halvsekel inte utgöra vad man nämner en epok, men den kan utgöra en förbindelselänk — präglad av betydelsefulla kulturella vinningar på olika odlingsområden — mellan tider som gått och tider som stunda.

Detta gäller i mycket hög grad för de fem decennier, vilka så att säga kulminerade och fann sin historiska avslutning den 21 februari 1961, då Mariehamns stad firade sitt hundraårsjubileum. Två världskrig hade under denna tidsperiod hårdhänt drabbat mänskligheten med något av en kulturskymning i förening med stagnation på det ekonomiska området som följd. Kriser av olika slag efterlämnade djupa ärr i samhällena och de gick inte heller Åland — dess stad och bygd — spårlöst förbi. Kort sagt — det många gånger kärva klimatet, som skapade känslor av otrygghet inför nuet och ovisshet gentemot framtiden, avgav långtifrån alltid den grobara marken för kulturodlingens spröda plantor. En återblick ger emellertid vid handen att arvet från förfädren förvaltats väl och att de svårigheter som mött efter vägen gett upphov till stegrade kraftansträngningar, helhjärtade och osjälviska insatser samt en tro på framtiden, som om det gällt att försätta berg av hembygdens granit.

Kännetecknande för de flydda femtio åren är att kulturarbetet på Åland och i dess nu sekelgamla huvudstad i hög grad ändrat karaktär. Tidsskedets förra hälft fick sin prägel av en uppenbar försvarsattityd, varvid det i främsta rummet gällde att avvärja de yttre faror — likgiltigt om de hade sitt upphov i tsaristisk despoti eller en trångsynt och fanatisk nationalism — vilka hotade allt det gångna generationer åstadkommit, ålänningens svenska språk och befolkningens särprägel. Det krävdes mycken kraftinsats och stridbarhet i ordets bästa bemärkelse till att värna det man ägde i arvegods, medan målsättningarna på längre sikt måste ställas på framtiden — då bättre tider randades. Därutöver tog Ålandsfrågan — såsom en enig opinion ville se den löst — och senare självstyrelsen och dess utformning en stor del av det kulturella ledarskiktet i anspråk. Närmast ligger det väl så till att de allsidiga, fria och uppbyggande kulturströvandena först fått spelrum mot fria vidder efter det världen åter kom till ro och då i hägn av den trygghet självstyrelsen skänker. Den utgör också grundvalen för det stöd kommunerna ger det kulturella arbetets mångskiftande förgreningar.

Till den positiva utvecklingen har även andra faktorer bidragit. Genom utbyggnaden av de moderna kommunikationsmedlen har Åland avancerat från en ögrupp i periferin eller i »splendid isolation» till ett centralt område eller symboliskt sagt en bropelare mellan nordiska länder. Som knutpunkt för internordisk trafik har Mariehamn beretts plats, om inte på världskartan så i alla fall på den, som återger konturerna av det nordiska kulturområdet. Just denna omständighet har kommit till levande uttryck i att genom åren ett allt livligare utbyte uppstått i både östlig och västlig riktning, varvid auktoritativa företrädare för vetenskap, forskning och bildning, för de sköna konsterna, för sociala och humanitära strävanden och den fysiska fostran såväl i Mariehamn som ute i den åländska bygden generöst gett våra egna arbetare i vingården värdefulla impulser på vägen mot nya berikande framsteg. Även tanken på nordisk samverkan, vilken i olika sammanhang blivit ett särintresse för den nordiska folkfamiljen, har utgjort ett uppmuntrande krafttillskott för kulturellt samhällsbyggande på Åland, varvid de okonventionella anknytningarna mellan individer eller mellan olika medborgar- och intressegrupper trätt i förgrunden. Liksom tidigare generationer på Åland har den, vars gärning sammanfaller med de gångna femtio åren, haft en utåtriktad inställning till problemen, även då dessa i sitt syftemål varit lokalbetonade. Detta gäller inte minst staden Mariehamn och dess bebyggare.

När det gäller att ens glimtvis skapa en bild av kulturströvandena inom stadens hank och stör möter en hel del problem. Olika sammanslutningar har bildats för att främja framstegsvänliga initiativ, vilka ursprunglingen ansetts ha enbart lokal aktualitet, d.v.s. inom stadsgränsernas ram. Det faktiska behovet har emellertid ofta inom kort vidgat verksamheten till att omfatta hela landskapet — ja, tyngdpunkten har t.o.m. i vissa fall förflyttats från staden till bygden. I motsats därtill har allåländska hela landskapet omfattande kulturströvanden på grund av verksamhetens art, dess administration eller av personskäl i huvudsak varit knutna till staden. Ett otal gränsfall föreligger, då krönikören ställs inför frågan, vad som tillhör stadens historik och vad inte. I stort sett torde emellertid gälla att kulturströvandena i stad och bygd är en gemensam åländsk angelägenhet, d.v.s. de flyter in i samma väv.

En annan märklig omständighet kan redovisas däri, att ett flertal föreningar eller sammanslutningar, vilka bildats för att tillvarata det allmännas, yrkes- eller särskilda medborgargruppers intressen på exempelvis näringarnas område m.m. i sin verksamhet gått utanför sina närmast liggande syftemål genom att framföra allmännyttiga reformförslag inom olika samhällssektorer.

Den kulturella föreningsverksamheten i Mariehamn återspeglar inte blott utvecklingen lokalt och i landskapet, utan också i större sammanhang. Det vittnar om verklighetssinne att somliga sammanslutningar, vilka behovsmässigt överlevt sig själva stillsamt somnat in, lagts ned eller fört en tynande tillvaro för att måhända efter några år vakna till ny aktivitet på grund av ändrade förutsättningar. Hävderna ger också vid handen, att man tämligen allmänt iakttagit en viss återhållsamhet, då det gällt att utöka stadens och bygdens föreningsflora. Åtminstone gällde detta inemot mitten av 1940-talet. Man möter nämligen ofta i gamla årgångar av lokaltidningen annonser, vilka kalla intressenter för ett eller annat nog så angeläget initiativ till möte »för att bilda förening». Med något års intervall kan man sedan t.o.m. i flera repriser träffa på ordagrant samma uppmaning, som sålunda förklingat för döva öron. Det vittnar om att en viss konservatism varit rådande i förhållande till föreningslivet som sådant.

Tidigare och ännu i början av det halvsekel, som här passerar revy, hade säkerligen en del — måhända riktigare en mindre del — av de föreningsbundna kulturströvandena i Mariehamn en dubbelkaraktär. De tjänade sina stadgeenliga syften, men också umgängeslivet i form av festligheter, baler, soaréer m.m. — skänkte kort om gott omväxling i en tillvaro, som vissa delar åv året fick sin prägel av isoleringens bojor. Till övervägande del lades emellertid ett målmedvetet och självuppoffrande arbete ned för de ideella syftemål, som utgjorde ledstjärnor för kulturarbetet i staden. Något annat hade inte heller förmått bära de påfrestningar som av yttre omständigheter kantade vägen.

Inför de resultat som nåtts, inför de skördar som spirat och mognat under det gångna halvseklet må man inte förgäta dem som gått bakom plogen på framåtskridandets odlingar. Det var män och kvinnor som ofta var tvungna att vilja och eftersträva det omöjliga för att nå det möjliga. Följer man de hårda stormfyllda åren skall man finna att ansvaret bars av ett relativt fåtal, ty man återfinner merändels samma namn som föregångare på ett flertal olika samhällsområden. De flesta av dem är numera borta, men det förkovrade och tryggade kultuarv de efterlämnat och vars grund lagts av förfädren, har övertagits av en generation, som på grund av de gjorda framstegen har en vida större bredd och ökade möjligheter till vidgade insikter i förvaltandet av sin arvedel.

Föreningen Ålands Vänner

Den mest framträdande rollen som åländskt kulturorgan har tvivelsutan Föreningen Ålands Vänner spelat. Dess initiativ och insatser uppvisar ett rikt register och dess historia visar med all tydlighet, att de åländska kulturströvandena haft en dubbel mission — väktarens och uppbyggarens.

För att ge bakgrunden till föreningens tillblivelse och dess verksamhetsprogram må här i all korthet, delvis med ledning av Mariehamns stads historia II, av Walter Sjöblom, givas en återblick. I mitten på 1890-talet gjorde sig i Mariehamn vissa finskhetsströvanden gällande, vilka också tog sig praktiska uttryck både på den kulturella odlingens och näringslivets områden. Chefredaktör Julius Sundblom väckte då förslag om att ett svenskt väckelsearbete skulle inledas och för sin tankegång fann han meningsfränder i bl.a. assessor Abraham Öhberg, stadsläkaren Artur Tollet, häradshövding C. A. Tollet, sjökapten J. E. Sundström, apotekare C. A. Furstenborg och tullförvaltare Leon. Hagman. Det var denna krets jämte några likatänkande som 1895 hos länets guvernör sökte stad-

fästelse på Föreningen Ålands Vänners stadgar, vilken beviljades samma år enligt den 30 november dagtecknad resolution. Konstituerande möte hölls i Mariehamn den 4 januari 1896, varvid häradshövding Tollet ledde förhandlingarna med studeranden Otto Tamelander vid protokollet. Till föreningens första ordförande utsågs dr Artur Tollet.

Enligt föreningens verksamhetsprogram var dess främsta uppgift »att arbeta för den svenskatalande befolkningens på Åland bildning och förkovran». Detta innebar bl.a. som förstahandsuppgifter att trygga Ålands Folkhögskolas existens, verka för folkskoleväsendets utbredning i landskapet, inrätta bibliotek och läsesalar, främja fysisk fostran i folkskolorna samt — och inte minst — väcka en åländsk nationalkänsla. Dessutom inkluderade det omfattande och förpliktande programmet att slå vakt om landskapets fornminnen samt bidra till utforskandet av Ålands historia. Föreningen skulle därjämte vaket följa den politiska utvecklingen för att av alla krafter värna om svenskhetens intressen.

Som föreningens årsdag fastställdes Runebergsdagen den 5 februari, som sedermera under en lång följd av år firades som en allmän medborgarfest.

Anno 1911, begynnelseåret för dessa stadshistoriska kulturglimtar, hade ÅV redan hunnit med flera värdefulla initiativ i anslutning till verksamhetsprogrammet. Redan 1898 anlades på förslag av dr L. W. Fagerlund ett kulturhistoriskt åländskt bildgalleri, vilket fick sin plats i Kastelholms slott, år 1905 lades grunden till Ålands Kulturhistoriska museum — år 1911 inrymt i villa Skogshyddan i Mariehamn —, vilket öppnades för allmänheten samma år den 1 maj. Ett år senare, d.v.s. 1906, utgavs första bandet av sammelverket »Åland», som då och allt framgent innehöll värdefulla kulturhistoriska och andra vetenskapliga uppsatser. Och ytterligare ett år senare väcktes frågan inom föreningen om att utge Mariehamns stads historia, vilket resulterade i att stadens myndigheter år 1910 beslöt bekosta arbetet och uppdrog författarskapet åt fil.mag. Walter Sjöblom.

När Mariehamn ingick i sitt andra halvsekel bestod ÅV:s styrelse av dr Artur Gylling, ordförande, häradshövding Hjalmar Sundel, viceordförande, bankdirektör Arthur Ekman, kassör, chefredaktör Julius Sundblom, sekreterare, samt tullförvaltare Leon. Hagman, ordinarie ledamot. I bestyrelsen för föreningens Kulturhistoriska museum hade vid samma tidpunkt stämma och säte chefredaktör Julius Sundblom, ordförande, kronofogden J. Ax. Bergroth, viceordförande, fru Laura Sundel, sekreterare, fru Elin Nylund, kassör, samt som ledamöter vicehäradshövding Carl Björkman, ingenjör Fr. Lindblom, folkskollärare A. Th. Mattsson och veterinär W. Plathin. Några större förändringar i kretsen av de ansvariga inträdde inte under de närmaste åren.

Vid bestyrelsesammanträde 1913 dryftades frågan om egen fastighet för Ålands kulturhistoriska museum och närmast på förslag stod karaktärshuset på Jomala gård, som efter rivning skulle transporteras till staden och här uppföras på nytt. Framställning om gratistomt för ändamålet gjordes till stadsfullmäktige, som enhälligt beslöt tillmötesgå begäran. Den på förslag ställda fastigheten såldes på auktion och inropades för 3.100 mk av Föreningen Ålands Vänners ombud

och en byggnadskommitté, bestående av hrr. A. Ekman, E. Nylund och Fr. Lindblom samt fruar Laura Sundel och Elin Nylund tillsattes. Samma vår — år 1913 — såldes villa Skogshyddan och kulturhistoriska museet stängdes i avvaktan på lokalbyte. På grund av stadsplaneskäl lät beslut i tomtfrågan vänta på sig i stadsfullmäktige, men vid sammanträde den 21 juli 1913 beslöt stadens fäder, att kostnadsfritt upplåta tomt på Tullarns äng, närmare bestämt den del, »som i väster begränsas av Ytternäsvägen, i söder av den s.k. Apoteksplantagen, i öster av Slemmern och i norr av en linje, dragen österut som fortsättning till Liniegatan». Överflyttningen av Jomala-fastigheten och dess uppförande på den erhållna tomten ägde rum år 1914.

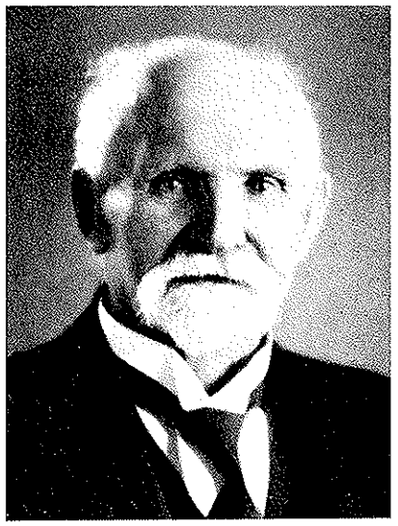
I december 1917 sammanträdde Föreningen Ålands Vänner till allmänt möte, varvid diskussionen berörde den brännande Ålandsfrågan. Samtliga närvarande ålänningar — ett trettiotal — utom en — uttalade sig för Ålands anslutning till Sverige, medan de närvarande 6—7 ickeålänningarna avhöll sig från att rösta. Befullmäktigade utsågs att vid ett representativt allmänt möte på Åland framföra föreningens ställningstagande.

För föreningens kulturhistoriska museum blev 1918 ett olycksår. Den första hemsökelsen inträffade i januari, då tjuvar beredde sig tillträde till museet och bl.a. skar bort tygöverdragen på ett antal antika stolar. Den verkliga katastrofen kom emellertid den 29 oktober samma år, då museet nedbrann till grunden — mordbrand ansågs ha förelegat, varvid samlingarna totalförstördes. De var visserligen försäkrade, men endast för 16.000 mark. Ur åländsk kulturhistorisk synpunkt gick då oersättliga värden till spillo.

På ÅV:s möte den 26 januari 1920 dryftades ett förslag, som emellertid först efter flera decennier kunde förverkligas. Det gällde att på lämpligt sätt hugfästa konstnären Victor Westerholms minne, vars konst i så hög grad bidragit till att göra Åland bekant. Styrelsen fick i uppdrag att utreda frågan. Samtidigt konstaterades att fem band av sammelverket »Åland» utkommit till årsskiftet 1919—20. Det sjätte utkom i juni 1920.

På Runebergsdagen 1921 firade ÅV sitt 25-årsjubileum och samma år beslöt föreningen att som medarrangör delta i administration m.m. för 1922 års stora sångfest i Mariehamn.

År 1922, närmare bestämt den 18 oktober, tog Föreningen Ålands Vänner ett nytt betydelsefullt initiativ genom att grunda Ålands Kulturfond. Vikten av att en dylik fond grundades hade innan dess understrukits i ett par artiklar i tidningen Åland. Som fondens ändamål angavs, »att ekonomiskt understöda svenska bildningssträvanden i landskapet Åland». Stadgar för fonden antogs den 5 november 1922 i Ålands Folkhögskola, varvid Ålands Ungdomsförbund och Ålands Lärar- och lärarinneförenings representanter förklarade, att deras organisationer komme att ansluta sig till fonden. Marthadistriktsförbundets och Lantmannagillenas delegations företrädare meddelade, att de förhöll sig välvilligt till initiativet. Som stiftande medlem hade därjämte lektor W. Fewrell, Stockholm, anmält sig och lät som grundplåt överlämna 3.600 mark. En interimsstyrelse för



L. W. Fagerlund

fonden tillsattes bestående av konsul Erik Nylund för ÅV, läraren Karl Gustafsson för ungdomsförbundet och folkskolläraren F. Liewendahl för lärareorganisationen. I mars 1923 konstituerade sig kulturfondens förvaltningsråd med konsul Nylund som ordförande, läraren Werner Eker som viceordförande, läraren Liewendahl som sekreterare, medan styrelsen för fonden fick följande sammansättning: landshövding L. W. Fagerlund, ordförande, läraren Karl Gustafsson, viceordförande, samt ordinarie ledamöter lantrådet Carl Björkman, bonden Erik Eriksson, Tjudö, och possessionaten Hugo Hagmark, Haga. På hösten samma år publicerades ett uttalande av Ålands Vänner, vari påpekades att det visat sig svårt att legalisera stiftelsen Ålands Kulturfond med mindre att en särskild förening bildades. Svårigheterna berodde på att de sammanslutningar, som bildat stiftelsen själva inte var registrerade föreningar. Vederbörande sammanslutningar uppmanades sörja för sin inregistrering inom loppet av ett halvt år.

År 1923 godkändes nya stadgar för Föreningen Ålands Vänner och till ordförande återvaldes dr Artur Gylling och till ordinarie styrelseledamöter apotekare C. A. Furstenborg, lektor Ewald Müller, konsul Erik Nylund samt redaktör Julius Sundblom. Den 7 november föredrogs i stadsfullmäktige frågan om tryckning av Mariehamns stads historia, del II, och tillsattes en kommitté, bestående av dr Gylling, redaktör Sundblom och lektor Walter Sjöblom, för att bl.a. inhämta kostnadsförslag. Senare — i november 1926 — kompletterades kommittén med häradshövding Torsten Rothberg och konsul Erik Nylund. Bokverket förelåg i tryck 1934. — I december 1923 utkom en skrift, kallad »Signildskär» och författad av landshövding L. W. Fagerlund. Den utgjorde en sammanfattning av ett större verk om samfärdseln mellan Sverige och Finland över de åländska öarna, som förbereddes att utgöra band VIII i sammelverket »Åland».

Frågan om ett landskapsmuseum på Åland pockade på sin lösning och år 1924 kom diskussionen kring detta problem i gång på allvar. Tidningen Åland hade redan i november 1921 dragit en lans för att Kastelholms fornborg skulle tas i anspråk för ändamålet. Överstyrelsen för allmänna byggnaderna intog en gynnsam inställning till förslaget om Kastelholm och hösten 1924 gavs arkitekt Arne Eklund i Helsingfors i uppdrag att undersöka möjligheterna att förverkliga projektet. Samtidigt pågick omfattande restaureringsarbeten på slottet.

Vid ÅV:s möte i februari 1927 meddelades, att en fullständig karta över Åland inom en snar framtid skulle föreligga. Förberedelsearbetena hade pågått i flera år. I september samma år gjorde bestyrelsen för Ålands Kulturhistoriska museum framställning hos landskapsnämnden om att det s.k. kronomagasinet inom Kastelholms fornborg måtte upplåtas till museum och landskapsarkiv. Landskapsnämnden uppdrog åt sitt kansli, att vidta de åtgärder som ärendet påkallade, hette det i en kommentar i lokaltidningen.

Ålands Kulturfonds förvaltningsråd och styrelse sammanträdde den 20 april 1928, varvid förslag väcktes att överlåta fondens medel, uppgående till mk 65.400:95 vid utgången av 1927, till Föreningen Ålands Vänner för att av denna förvaltas som särskild stiftelse. Mötet beslöt att förutom Ålands Vänner även Ålands Ungdomsförbund, Ålands Lärar- och lärarinneförening samt Lantmannagillenas delegation skulle höras med anledning av förslaget. Då ingen av de stiftande sammanslutningarna motsatte sig, biföll Föreningen Ålands Vänner vid möte den 15 november 1928 att fondmedlen skulle övertas och i mars 1929 tillsattes en särskild förvaltningsnämnd för fonden, i vilken valdes landshövding L. W. Fagerlund, ordförande, konsul Erik Nylund, viceordförande, skolföreståndare Karl Gustafsson, sekreterare och kassör, samt bonden Fridolf Sundberg, kontrollant.

Under tiden avancerade frågan om att inrätta en flygel av Kastelholms slott som museum och undervisningsministeriet hade för utrymmenas iordningställande beviljat 311.500 mk. Det visade sig vara ett otillräckligt belopp och i september 1932 anslogs ytterligare 65.000 mk för ändamålet. I mars året därpå sammanträdde bestyrelsen för Ålands Kulturhistoriska museum och beslöt att förelägga Föreningen Ålands Vänner i dess egenskap av ägare till de kulturhistoriska samlingarna förslaget, att hos undervisningsministeriet i Helsingfors anhålla om rätt att redan till 1 maj 1933 få börja överföra samlingarna till norra flygeln av Kastelholms slott. Bestyrelsen framhöll, att vissa delar av ifrågavarande flygel var färdiga för sitt museala ändamål. En dylik ansökan riktades av ÅV till ministeriet, som i juni 1933 gav sitt bifall.

Fornminnesvården i landskapet Åland övergick samma år, d.v.s. 1933, till självstyrelsemyndigheterna och sommaren 1933 rekommenderade dåvarande statsarkeologen anställandet av en landskapsarkeolog. Tjänsten hade då faktiskt redan utlysts och sökts bl.a. av fil.mag. Matts Dreijer, som utsågs till innehavare av befattningen. I samband därmed beslöt landskapsnämnden grunda ett officiellt landskapsmuseum, Ålands Museum, som fick sitt första hemviste i hyrda lokaler

i staden. Samlingarna i Ålands Museum, som berörs i denna historik i annat sammanhang, omfattade 1935 sammanlagt 1.491 huvud- och undernummer.

Från år 1934 är ännu att notera, att ÅV fick motta en donation om dels 8.000 mark i kontanter, dels 29 aktier i Nordiska Föreningsbanken för att bilda en ÅV-fond för kulturhistorisk forskning. Donatorerna var professor Otto Andersson, landshövding L. W. Fagerlund, arkitekterna Lars Sonck och Bertel Jung, fil.mag. Björn Cederhvarf, dr Ragnar Numelin, medicinalrådet Artur Tollet, professor Jim Östling och f. statsarkivarien Reinh. Hausen.

Målarkonsten kom 1935—36 att särskilt omhuldas av ÅV. På senhösten 1935 beslöt föreningen att i samband med den stora Ålandsutställningen 31 juli — 2 augusti 1936 anordna en särskild avdelning för åländsk konst, i vilken bl.a. Karl Emanuel Jansson och den s.k. Önningeby-kolonin med Victor Westerholm i spetsen, skulle vara representerade. I avsikt att få låna ifrågakommande konstverk till utställningen hade förberedande kontakter tagits till bl.a. Konstmuseet i Åbo, Ateneum i Helsingfors samt godsägaren Erik Dahlström i Åbo, vilka alla ställt sig välvilligt till initiativet. Den 4 januari 1936 tillsattes en kommitté för ändamålet, vilken bestod av dr Artur Gylling, lektor Bruno Forss och konsul Bertel Lundqvist. Senare samma år beslöt ÅV att lägga grunden till en egen konstsamling genom förvärv av i första hand fem verk av Lemlandskonstnären Joel Pettersson (död 5.1.1937). För att bearbeta det nya initiativet, tillsattes en kommitté, bestående av förslagsställaren — lektor Bruno Forss — samt bankdirektör Bertel Lundqvist och rektor Hugo Kranck. Samlingarna skulle bestå av tavlor, representerande åländska konstnärer eller av andra, men med åländska motiv. T.v. skulle samlingarna placeras i Ålands Lyceum — till dess lämpligare utrymmen stod till buds.

Den 26 januari 1937 godkändes vid ÅVs sammanträde reglemente för »Styrelsen för Ålands Vänners konstsamlingar», vilka skulle omfatta måleri, grafik, skulptur m.m. Till styrelsens uppgifter skulle även höra att anordna konstutställningar. Mötet konstaterade, att samlingarna redan fått motta ett flertal värdefulla gåvor. Vid ett senare möte utsågs i första styrelsen för samlingarna lektor Bruno Forss, rektor Hugo Kranck, konsul Bertel Lundqvist, bankdirektör Karl Lemqvist och gymnastiklärare Nils Byman. — Genom ÅV:s konstsektions förmedling omfattade Åbo Konstmuseums årligen återkommande utställning den 22 mars 1937 en särskild ålandsavdelning med verk av bl.a. Joel Pettersson, E. A. Göransson (framlidne kyrkoherden i Jomala), Thure Bengtz, Bertel Lundqvist (bankdirektör och norsk konsul i Mariehamn) och Frithiof Törnqvist (bonde i Finström). Avdelningen omfattade cirka 60 dukar. Museet i Åbo revancherade sig genom att ställa ett flertal verk till förfogande till den utställning — konstbestyrelsens första — som ÅV anordnade i maj samma år i Ålands Lyceum. Den omfattade även grafik.

Vid årsmötet den 3 april 1939 avsade sig landshövding L. W. Fagerlund med ålderns rätt sina förtroendeuppdrag inom Föreningen Ålands Vänner och dess sektioner. Som ordförande i kulturfonden efterträddes han av konsul Erik

Nylund och i bestyrelsen för kulturhistoriska museet av lektor Bruno Forss. Nya styrelseledamöter i den förra blev lantrådet Viktor Strandfält och bankdirektör Thor Österlund, i den senare magister Carl Ramsdahl, sekreterare och intendent, samt guldsmed Hugo Simons, kassör.

Med anledning av Teaterföreningens i Mariehamn 25-årsjubileum anslog ÅV 10.000 mk som bidrag till tryckningskostnader för den jubileumspublikation, som skulle författas av lektor Bruno Forss. Det beslöts vidare att historiken skulle infogas som ett band i Sammelverket Åland. Samma år, d.v.s. 1940, beslöt styrelsen för Ålands Vänners Konstsamlingar göra framställning om att få placera sin tavelsamling, då omfattande 44 dukar, i stadshusets foajé. Stadsfullmäktige tillsatte en kommitté, bestående av bankdirektör Georg Sundman, ordförande, drätseldirektör Jac. Lundqvist och lektor Bruno Forss, för att avge yttrande. Av allt att döma blev frågan vilande på grund av kriget.

Till ÅV:s hedersledamöter hade kallats landshövding L. W. Fagerlund, dr Arthur Gylling, lektor Walter Sjöblom och chefredaktör Julius Sundblom. Diplom över hedersbevisningen överlämnades vid möte i januari 1941, varvid också beslöts att diplomet för landshövding Fagerlund, som avlidit under mellantiden, skulle tillställas hans änka. — Bestyrelsen för Ålands Kulturfond beslöt att fonden även skulle tjäna som allmän hyllningsfond och i samband därmed motta inbetalningar. — Under tiden 18 maj — 3 juni anordnade ÅV:s konstsamlingar en omfattande utställning i Ålands Lyceum, i vilken från riket deltog Tove Jansson, Ina Colliander, Birger Carlstedt, Yngve Bäck, Selim Soldan m.fl. samt ålänningarna Ture Malmberg, Erik Juselius och Runar Salminen (skulpturer). Besöksfrekvensen var svag och samlingarnas styrelse konstaterade, att utställningstiden var tilltagen i överkant.

Till ordförande i styrelsen utsågs 1942 dr Gunnar Jansson samt till ledamöter chefredaktör Julius Sundblom, konsul Erik Nylund, rektor Bruno Forss och lektor Vidar Sjöblom. Professor Hjalmar Granfelt i Helsingfors hade gjort en förfrågan, om föreningen kunde väntas bidra med cirka 10.000 mk för att i tryck utge ett antal åländska domböcker, förvarade i riksarkivet. Domböckerna är — meddelade professor Granfelt — undertecknade av häradshövdingen på Åland 1641—46 Johan Stiernhöök, erkänd som grundläggare av den svensk-finländska rättsvetenskapen. Årsmötet beslöt anslå 10.000 mk förutsatt att manuskriptet blir ÅV:s egendom och att avtryck fick äga rum i samlingsverket »Åland». — Den 24—25 maj anordnades en konstutställning under mottot »Mitt bästa konstverk», varvid ägarna kunde utställa ett eller flera verk — inte nödvändigtvis med åländska motiv. Till minne av framlidne medlemmen, konsul Bertel Lundqvist, omfattade utställningen en representativ kollektion av dennes dukar, vilka ställdes till förfogande av änkefru Jenny Lundqvist. Utställningen blev en manifestation av åländskt konstsamlarintresse, ty bland de utställda verken var bl.a. representerade Karl Emanuel Jansson, Eero Järnefelt, Berndt Lindholm, Lennart Segerstråle, JAG Acke, Fanny Churberg, Axel Gallén-Kallela, Anders Zorn, Hjalmar Munsterhjelm, Victor Westerholm, Ilja Rjepin, Rikard Lindström, Ali

Munsterhjelm, Marcus Collin, Eero Nelimarkka, Juho Ruokokoski, Ingrid Bäcksbacka, Joel Pettersson, Erik Juselius, Thure Bengtz, Thure Malmberg och många fler.

Hösten 1942 fick kulturfonden motta en donation om 100.000 mk av sjöfartsrådet Gustaf Erikson med anledning av dennes 70-årsdag och ÅV:s konstsamlingar förvärvade under året verk av bl.a. Sigrid Granfelt, Lars Grönstrand och Karl Ingelius. Vid årets utgång omfattade samlingarna 58 verk.

Årsmötet 1943 med Ålands Vänner konstaterade, att framlidne statsarkivarien Reinh. Hausen donerat en del av sina boksamlingar till föreningen och att medlemsantalet uppgick till 155. — Ålands kulturfond hade under det gångna verksamhetsåret mottagit donationer om 112.500 mk och fonden uppgick till mk 437.407:20. — ÅV:s konstsamlingar hade under året beviljats landskapsbidrag om 5.000 mk för köp av konstverk. Den 3—6 juni anordnades en minnesutställning av konstnärinnan Sigrid Granfelts arbeten — dels sådana som lånades från offentliga samlingar, dels ur privat ägo. Sigrid Granfelt var född i Åbo, men vistades under 1900-talets första decennium på Åland, vars natur helt fångade henne. Utställningen var konstsamlingarnas sjätte och omfattade jämväl verk av Thure Malmberg samt den lovande unge Jomala-konstnären Allan Collander.

I december 1943 erhöll Ålands Kulturfond två donationer — 200.000 mk av konsul Erik Nylund och hans maka Elin, f. Sundström, samt ytterligare 100.000 mk av sjöfartsrådet Erikson.

Förslag till vidgat program för Ålands Vänners verksamhet skisserades upp av ordföranden, dr Gunnar Jansson, vid årsmötet i maj 1944. Föreningens kulturfrämjande verksamhet föreslogs ges närmare anknytning till landsbygdens folk. Det vore naturligt att föreningen övertog ordnandet av Svenska dagens fest den 6 november, men därjämte hade tanken väckts att därutöver skapa tradition kring en genuint åländsk festdag, ägnad St Olof den 29 juli. Denna borde firas ute i bygden. Efter diskussion beslöts att beträffande det sistnämnda förslaget söka kontakt med Ålands Ungdomsförbund och Ålands Folkminnesförbund. Sedan frågan dryftats med nämnda organisationer och Ålands Sång- och Musikförbund anordnades den 29 juli 1944 en St Olofsfest på Jan Karlsgården i Kastelhom med de nämnda fyra sammanslutningarna som arrangörer. Det blev en stor framgång med en publik överstigande 2.000 personer. Talare var kyrkoherde Brage Liewendahl, fil.mag. Matts Dreijer och chefredaktör Julius Sundblom och i övrigt ingick körsång, allmogemusik och folkdansframföranden i programmet.

Den 30 november 1945 fyllde Föreningen Ålands Vänner 50 år och vid årsmötet i april tillsattes en festbetyrelse bestående av rektor Bruno Forss, lektor V. Sjöblom, byråföreståndare B. G. Limnell, fru Werdandi Kåhre och fru Solveig Erikson. Vid årsmötet invaldes skeppsredare Edgar Erikson i styrelsen för Ålands Kulturfond, som fick lantrådet Viktor Strandfält till ordförande. Dessutom godkändes stadgar för föreningens Naturhistoriska sektion, i vars styrelse utsågs lektor Atle Södergård, sjökapten Carl Holmqvist, konservator Marwin Donning, dr Gunnar Jansson och lektor Vidar Sjöblom.

St Olofsfesten 1946 hölls den 28 juli på Tullarns äng i Mariehamn i samverkan med Ålands Ungdomsförbund. Festtalet hölls av föreningens ordförande, dr Gunnar Jansson, medan dipl.ekon. Åke Bamberg hälsnings- och landstingets talman Hugo Johansson avslutningstalade. En medborgarfest var anordnad i Mariehamns stadshus på Svenska dagen. 100-årsminnet av konstnären Karl Emanuel Janssons födelse uppmärksammades genom uppvaktning vid hans grav på Finströms kyrkogård. I »Sammelverket Åland» utgavs Johan Stiernhööks åländska domböcker, redigerade av dr J. E. Roos under medverkan av professor O. Hj. Granfelt. Vid utgången av 1946 hade ÅV 207 medlemmar och Ålands Kulturfond hade ökat till 584.265 mk. — Ålands Vänners konstsamlingar anordnade den 16—22 juni sin åttonde konstutställning, som omfattade över 100 nummer, representerande åländska och Åbo-utställare. 21 tavlor och 5 träskulpturer såldes. Vid årets utgång hade samlingarna ökat till 77 arbeten, dels genom donationer, dels genom köp.

Årsmötet beslöt slutligen också omfatta ett av bestyrelsen för Ålands Kulturhistoriska Museum uppgjort förslag beträffande samlingarnas överlämnande i landskapets vård. Förslaget skulle tillställas Landskapsnämnden, vilket skedde och ledde till att nämnden å sin sida förelade ÅV ett något ändrat överlåtelseförslag.

Bidrag ur Elin och Erik Nylunds fond tilldelades år 1947 författarinnan Signelia Ekblom för studier till en planerad fortsättning på hennes roman »I skuggan av Kastelholm». — Årets konstutställning var särskilt ägnad Joel Pettersons verk, och blev i detta avseende representativ, då privata hem i staden och på landsbygden, men också i Helsingfors och Stockholm, välvilligt gett utställningen sitt stöd. Till de utställda dukarna hörde vidare ett hittills okänt kvinnoporträtt av Karl Emanuel Jansson, som lånades ut av en familj i Sund. Bland åländska utställare märktes den i Stockholm verksamma konstnären Albert Jorpes. De återkommande åländska utställningarna hade vid det laget blivit populära i konstnärskretsar i riket, ty bland utställarna förekom ett flertal nya namn, bland dem Alvar Cawén, Eric Vasström, Tove Jansson m.fl. De sålda verkens antal steg till 30. — Även Kulturhistoriska museet hade ett gott år med betydligt större antal besökare än de närmast föregående åren. Inträdesavgifterna gav 17.090 mk eller runt 10.000 mk mer än året innan.

År 1950 beviljade landskapsnämnden 100.000 mk för bekostande av tryckning av Erik Bertells »Kronans och kyrkans jord på Åland under 1500-talet». Avhandlingen skulle ingå i en tom av »Sammelverket Åland».

Vid årsmötet 1952 behandlades ett av Ålands Ungdomsförbund väckt förslag att anordna kulturdagar i Mariehamn, till vilka samtliga kulturella och ideella sammanslutningar skulle inbjudas dels som ekonomiska garanter, dels som medverkande. För ändamålet beslöt ÅV anslå 5.000 mk. I sin berättelse för 1952 kunde Ålands Kulturfond redovisa en behållning om 1.067.821 mk. Medlen ur Hilda och Gustaf Eriksons fond tildelades det året Ellen Ramsdahl-Sjöstrand för hen-



Bror Sundblom

nes litterära verksamhet. Årsmötet utökade antalet styrelsemedlemmar i Naturhistoriska sektionen till sex och invaldes apotekare Fjalar Grönberg.

År 1955 tillfördes ÅV:s Naturhistoriska sektion ett värdefullt tillskott genom att landskapsstyrelsen förvärvade framlidne konservatorn Marwin Donnings stora samling åländska fjärilar, vilken överlämnades till sektionens samlingar. Konservator Donning hade under en lång följd av år tillhört sektionens styrelse. Han ersattes med direktör William Nordlund.

I årsberättelsen för 1956 omtalas att medlemsantalet vid årets utgång var 130. Till ledamot av museibestyrelsen nyvaldes chefredaktör Bror Sundblom. — Kulturfonden utdelade ur Hilda och Gustaf Eriksons fond bidrag till forstteknikerna Jens och Göran Harberg för tryckning av ett planerat arbete beträffande skogens roll inom folkhushållningen och näringslivet på Åland genom tiderna.

Den sedan några år vilande traditionen att anordna en Svenska dagens medborgarfest återupptogs 1957. Festen hölls i stadshuset, där ÅV-ordföranden, f. lantrådet Viktor Strandfält hälsningstalade och dr Olof Lagercrantz, Stockholm, höll festtalet om författaren Harry Martinsson. En talrik allmänhet hade infunnit sig, vilket vittnade om att underlag finns för en Svenska dagens-fest.

Ordförandeskifte i Föreningen Ålands Vänner ägde rum 1959, då f. lantrådet Viktor Strandfält trädde tillbaka och överlämnade ordförandeklubban till chefredaktör Bror Sundblom. Den förre utsågs till föreningens hedersordförande. Den 6 november anordnades i stadshuset en allmän medborgarfest.

Ett stort initiativ, som fattats av ÅV:s Konstsamlingssektion gick under 1959 mot sitt förverkligande, nämligen resandet av en minnessten över framlidne professor Victor Westerholm vid Lemströms kanal. Professor Väinö Aaltonen, själv

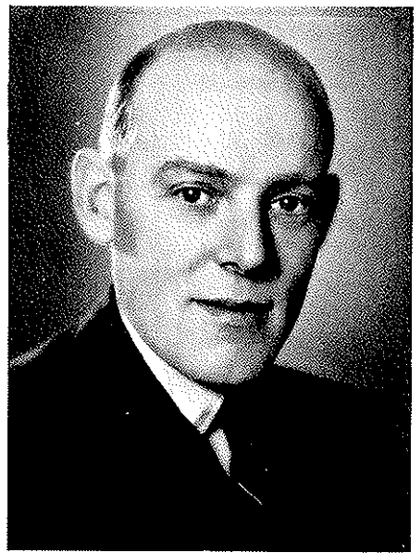
elev till Victor Westerholm, hade gratis ritat minnesstenen och därtill hörande relief. Sektionen hade av ÅV-styrelsen bemyndigats träffa avtal med Ab Granit i Lojo om utförandet av minnesstenen, som skulle vara uppsatt på den därtill utsedda platsen den 26 juni 1960. Det avtalade priset utgjorde 600.000 mk och för ändamålet vände sig sektionen och dess enskilda medlemmar till konstintresserade kretsar, främst på Åland, med anhållan om bidrag. Man möttes därvid av stor välvilja. — Victor Westerholm hade ju genom sin konst på ett utomordentligt sätt bidragit till att göra Ålands namn bekant långt utanför landskapets gränser.

Ålands Kulturfond erhöll under 1960 en donation om 100.000 mk av Ålands Aktiebank och fonden uppgick vid årets slut till 1.932.583 m.k. — För att komplettera konstsamlingarna med verk av åländska konstnärer hade konstsektionen tagit initiativ till en insamling bland konstvänner och hade denna under året inbringat 40.000 mk. — Vid årsskiftet 1960—61 bestod ÅV:s styrelse av chefredaktör Bror Sundblom, ordförande, rektor K. N. Dahlblom, viceordförande, samt dr Gunnar Jansson, lektor Carl Ramsdahl och bankdirektör Curt Carlsson. Förvaltningsnämnden för Kulturfonden hade följande sammansättning: Skeppsredare Edgar Erikson, ordförande, bankdirektör Thor Österlund, kassör, biblioteksinspektör Karl Gustafsson, sekreterare, samt f. lantrådet Viktor Strandfält och rektor K. N. Dahlblom. Styrelsen för Konstsamlingssektionen bestod av lektor Nils Byman, ordförande, fru Etty Palme, sekreterare, samt direktör Morris Gustafsson, bankdirektör Curt Carlsson, och dr. Gunnar Jansson. Museibestyrelsens sammansättning var lektor Carl Ramsdahl, ordförande, guldsmed Hugo Simons, kassör, samt vidare lektor Vidar Sjöblom, chefredaktör Bror Sundblom och länsrådet Walter Johansson, av vilka den sistnämnde avlidit under verksamhetsåret. Den Naturhistoriska sektionens bestyrelse bestod av lektor Atle Södergård, ordförande och sekreterare, samt ledamöterna dr Gunnar Jansson, lektor Vidar Sjöblom, apotekare Fjalar Grönberg och direktör William Nordlund.

Ålands Kulturstiftelse

Den 30 april 1949 hade Svenska Tidningsutgivareföreningens Tidskriftssektion Vectu sammankallat ledande personer inom förvaltningen och kulturlivet till ett möte på Stadshuset och en festlighet på Societetshuset, varvid organisationens ordförande, advokat Gerlach Richter meddelade, att företaget beslutat skänka en grundplåt till en åländsk kulturstiftelse, benämnd Ålands Akademi. Stiftelsens syftemål skulle bli att främja vetenskapliga, konstnärliga och litterära strävanden på Åland. Närvarande vid detta tillfälle var vidare i egenskap av representanter för donatorerna, direktör Ivar Lindh från Wennergren—Williams A/B, direktör Gunnar Bergh i A/B Svenska Pressbyrån och Vectus sekreterare, redaktör Ernst J. Lundqvist.

Genom ett donationsbrev, daterat ovannämnda dag, ställdes ett belopp på



Frej Liewendahl

1,5 miljoner mark till förfogande för antytt ändamål av medel, som utgjorde bruttoförsäljningen av svenska tidskrifter i Finland med avdrag av försäljningskostnaderna. Vectu-sektionens medlemmar hade nämligen överenskommit om, att överlämna de pengar, som inflöt på lösnummerförsäljningen under tiden hösten 1945 till 1 juli 1951 till olika finländska sammanslutningar med kulturell och social verksamhet på sitt program. Ett belopp på ca 100 milj. mark tillföll på detta sätt de stora riksorganisationerna i Helsingfors, men de medel, som inflöt på Åland användes för liknande åländska ändamål. Sålunda erhöll bl.a. Föreningen Folkhälsan på Åland för sin filantropiska verksamhet miljondonationer.

Men Vectu-sammanslutningen ville även understöda den andliga odlingen på Åland. Genom att landskapet är en rätt så utpräglad allmogebygd, är just detta ändamål särskilt i behov av en hjälpande hand. De andliga värdena förbises ju så lätt i dylika miljöer. Äran av att Vectus uppmärksamhet fästes på Ålands speciella behov i detta avseende får tillskrivas dess representant i Mariehamn bokhandlare Frej Liewendahl.

Den 26 september 1950 konstituerades i Mariehamn stiftelsen Ålands Akademi. Vid sammanträdet närvar utom sammankallaren, bokhandlare Frej Liewendahl, följande till ledamöter av akademin utsedda personer: landskapsarkeologen, fil.mag. Matts Dreijer, Mariehamn, folkhögskolerektor, fil.mag. Jan Erik Eriksson, Finström, biblioteksinspektören, folkskolläraren Karl Gustafsson, Mariehamn, kyrkoherden Carl Brage Liewendahl, Mariehamn, kyrkoherden-författaren Valdemar Nyman, Finström, f. provinsialläkaren, med.lic. Hugo Törnqvist, Finström, samt som självskriven ledamot Ålands landstings talman, stadsdirektören, fil.mag. Hugo Johansson, Mariehamn.

I sin egenskap av sammanträdets ordförande redogjorde bokhandlare Liewendahl för grunddonationens tillkomst samt föredrog utkast till stiftelseurkund, vilken godkändes efter smärre ändringar vid stiftelsens följande sammanträde den 11 oktober 1950. Dessutom utsågs vid konstituerande mötet till stiftelsens förste preses fil.mag. Matts Dreijer, till vice preses biblioteksinspektören Karl Gustafsson, till sekreterare jur.kand. Torvald Eriksson samt till kassör bokhandlare Frej Liewendahl.

Redan vid donationsbrevets överlämnande uttalade landskapsarkeologen Matts Dreijer vissa farhågor för att stiftelsens namn kunde giva anledning till missförstånd. Och så fort konstituerande möte hade hållits, beslöt kollegiet skrida till åtgärder att få namnet ändrat till Ålands Kulturstiftelse. Namnändringen godkändes av justitieministeriet den 7 april 1954.

I stadgarna för Ålands Kulturstiftelse heter det bl.a. att dess ändamål är att förvalta donationsmedel och att använda avkastningen av dem för vetenskapligt forskningsarbete rörande Åland, dess folk, historia, språk, kultur och natur, och för främjande av vitterhet samt att i förenämnda syften stöda publikationsverksamhet, ägnad att sprida kännedom om Åland. Förvaltningen av stiftelsens egendom handhas av ett kollegium, bestående av sex ledamöter samt, som självskriven, talmannen i Ålands landsting. Det första kollegiet utgjordes av de vid konstituerande sammanträdet närvarande personerna. I övrigt kompletterar kollegiet sig självt genom att avgående medlem ersätts sålunda att de övriga utser en ny ledamot senast inom sex månader. Ledamot i kollegiet avgår genom att anhålla om befrielse och på grund av bortflyttning från landskapet. Kollegiet är berättigat att utöver de sex platserna inrätta ytterligare två ordinarie och två extraordinarie, de senare för donatorer, vilka genom betydande bidrag till stiftelsens fonder på ett framträdande sätt främjat stiftelsens syften.

Stadgarna föreskriver vidare, att till ledamot av kollegiet kan väljas endast inom Åland bosatt svenskspråkig medborgare, som genom vetenskaplig skolning och forskning rörande Åland, genom litterär produktion eller genom arbete för främjande av förenämnda forskningsuppgift anses äga förutsättningar att förstå och verksamt bidra till förverkligandet av stiftelsens syftemål. Minst hälften av ledamöterna skall vara födda inom landskapet Åland.

Vid kollegiets sammanträde den 11 oktober 1951 tillsattes ett arbetsutskott bestående av preses, vicepreses, skattmästaren och sekreteraren. Man beslöt även inrätta en sjunde plats i kollegiet för stiftaren, bokhandlare Frej Liewendahl.

Vid samma tillfälle framlade preses en del synpunkter på stiftelsens framtida verksamhet. Bl.a. påpekade han, att självstyrelselagen pålägger landskapsmyndigheterna betydande uppgifter i fråga om utforskandet av Ålands historia. Då detta viktiga nationella arbete förutsätter en god kännedom om och spridning av åländskt urkundsmaterial, borde stiftelsen taga initiativ till en åländsk urkundsbok av samma slag, som de offentliga arkiven med riksarkiven i spetsen samt statsunderstödda vetenskapliga organisationer håller på att utgiva annorstädes

i Norden. Kollegiet beslöt erbjuda landskapsstyrelsen sin medverkan vid utgivningen av publikationerna i fråga, som — liksom i riket — skulle bekostas med allmänna medel och bliva landskapets egendom. Framställningen ledde till, att medel för ändamålet observerades i landskapets inkomst- och utgiftsstat. Till första uppgift togs sammanföringen och publiceringen av de medeltida urkunderna på originalspråken med parallellöversättning till svenska. Stiftelsen lyckades intressera för arbetet en av de mest kompetenta krafterna, som överhuvudtaget stod till buds i Finland, nämligen f. professorn i latin och klassisk fornkunskap vid Åbo Akademi Johannes Sundwall. Och 1954 utkom det första häftet av Ålands Medeltidsurkunder, omfattande tiden fram till år 1400. Publiceringen måste betecknas såsom en stor kulturell händelse. Det andra häftet utkom 1958 och innehöll urkunder mellan åren 1400 och 1450.

Vid ett kollegiemöte 1951 påvisade vicepreses Karl Gustafsson i ett föredrag nödvändigheten att söka få till stånd en fackmässigt utarbetad åländsk bibliografi, som kunde distribueras till bibliotek och vetenskapliga institutioner. En dylik publikation skulle verksamt bidraga att öka kännedomen om landskapet.

Stiftelsefonden utökades vardera åren 1951—52 med donationer om 25.000 mk från Ålands Aktiebank, vilka belopp tillfördes en särskild fond bärande donators namn. Med gåvobrev den 28 juni 1952 ökade VECTU stiftelsefonden med en tilläggsdonation om 709.725 mk. Vid sammanträde den 11 maj 1953 beslöt kollegiet att enligt § 4 av stadgarna till ordinarie ledamot kalla lektorn, fil.mag. Carl Ramsdahl.

Närvarande vid kollegiets sammanträde den 19 mars 1954 var professor Rafael Gyllenberg och fil.mag. Sven Andersson från Åbo Akademi. Den senare erbjöds uppdraget att för stiftelsen åtaga sig utgivandet av Ålands 1500-tals urkunder, men magister Andersson förbehöll sig betänketid för att kunna konferera olika sakkunniga. Svaret blev nekande och i stället anförtroddes uppdraget fil.mag. Kurt Zilliacus, Helsingfors. På grund av ökad arbetsbörda i tjänsten anhöll bankdirektör Thorvald Eriksson om befrielse från sekreteraruppdraget och ersattes med landskapskamreraren, vicehäradshövding Martin Isaksson. Vid mötet antecknades med tacksamhet den första personliga donationen till stiftelsen, utgörande 50.000 mk med apotekare Conrad Berggårdh som donator. Beloppet tillfördes »Apotekare Conrad Berggårdhs fond». Frågan om utgivandet av en stiftelsens skriftserie diskuterades och bl.a. påpekades, att den i Ålands historia betydelsefulla båtsmansinstitutionen är så gott som outforskad. Vid kollegiets sammanträde i september samma år invaldes bankdirektör Jan Sundberg som ordinarie ledamot efter avflyttade kyrkoherden Carl Brage Liewendahl.

Ett av konstnären Gustaf von Numers utarbetat förslag till sigill för stiftelsen, vilket återger en hjortstjärna med tredelad eldslåga mellan hornen, antogs vid marsmötet 1955. Vidare beslöts att begära skattefrihet för donationer till stiftelsen hos finansministeriet, vilken framställning senare bifölls så vitt gåvobeloppet är 100.000 mk eller däröver.

I anslutning till mötesförhandlingarna lämnade preses, fil.mag. Matts Dreijer,

en redogörelse för den tvist som uppkommit mellan Sunds församling och Åbo stads museum beträffande år 1888 till museet avyttrade kyrkliga lösören, däribland två träskulpturer föreställande St Johannes och St Petrus. Inventarierna försåldes utan att domkapitlets samtycke inhämtades och ehuru vid tiden för köpet förordningen av den 2 april 1883 beträffande fredande och bevarande av forntida minnesmärken trätt i kraft och bör ha varit museinämnden i Åbo bekant. Förordningen föreskrev bl.a. att kyrkliga inventarier med fornminnesvärde inte fick föryttras utan föregående anmälan till Arkeologiska kommissionen med rätt för denna att inlösa de till salu bjudna föremålen för statens räkning. Sunds församling har senare återkrävt de i köpet innefattade föremålen och statsarkeologen, dr C. A. Nordman, förelade i samband därmed museinämnden i Åbo ett kompromissförslag enligt vilket de bägge apostlaskulpturerna skulle återlämnas, medan museet skulle få behålla övriga föremål. Statsarkeologens förslag daterade sig från 1949 och först den 9 november 1954 avböjdes detsamma av museinämnden, varvid motiveringen inte verkade särskilt övertygande.

I sin redogörelse underströk preses, att fornminnesvården på Åland numera övergått till landskapsmyndigheterna, vilka har både rätt och skyldighet att med alla lagliga medel återförskaffa fornminnen, vilka avhänts landskapet utan att gällande bestämmelser iakttagits. Med anledning av framställningen beslöt kollegiet att i mån av möjlighet bistå Sunds församling i ärendet.

För arkivstudier vistades på stiftelsens bekostnad, fil.mag. Jarl Stormbom under 1955 en tid i Stockholm och samma år beslöts att åt lämplig person uppdra att upprätta en åländsk bibliografi såsom en fortsättning på de kortfattade bibliografier, som Reinhold Hausen hade utgivit. Uppdraget gick enligt beslut i april året därpå till stud. Erik Tudéer och bekostades av stiftelsen. Kollegiet fastställde vid samma möte, att avgiften för understödande medlem i stiftelsen skulle utgå med 500 mk per år samt med 10.000 mk för personligt ständigt medlemskap samt 25.000 för företag. År 1957 höjdes det sistnämnda beloppet till 50.000 mk.

På grund av förhinder kunde fil.mag. Kurt Zilliacus inte fortsätta sitt arbete för stiftelsen med åländska arkivalier, vilket därefter anförtroddes fil.mag. Kaj Mikander i egenskap av stipendiat.

Den 20 november 1956 avled kollegiemedlemmen John Hugo Törnqvist, f. den 16 maj 1879 på Bergö i Finström, och under åren 1919—48 provinsialläkare på Åland. Han var en helhjärtad främjare av stiftelsens syftemål, en vaken medborgare och en god son av sin åländska hembygd. I sitt testamente hade den bortgångne ihågkommit Ålands Kulturstiftelse med 100.000 mk. En annan lika stor donation tillfördes stiftelsen under året från Nordiska Föreningsbanken att förvaltas som särskild fond, bärande givarens namn. Genom tilläggsdonation uppnådde Ålands Aktiebanks fond samma belopp.

Vid kollegiets första sammanträde 1957 i februari redogjorde preses för ortnamnsforskningens betydelse och möjligheter på Åland. Han framhöll bl.a., att denna sektor borde ägnas beaktande med hänsyn till att de gamla ortnamnen i allt snabbare takt försvinner ur allmogens medvetande. Frågan fick ytterligare

aktualitet genom att en exkursion från Uppsala universitets seminarium för ortnamnsforskning den 1—5 juni besökte Åland under ledning av professor Ivar Lundahl. Akademikergruppen omfattade sammanlagt 30 personer och togs om hand av stiftelsen. Kontakterna ledde till att kollegiet vid sammanträde i november 1957 beslöt anslå ett stipendium om 50.000 mk att sökas av studerande vid Uppsala universitets seminarium för ortnamnsforskning med villkor att det insamlade materialet skulle ställas till stiftelsens förfogande. Det var f.ö. första gången Ålands Kulturstiftelse utgav ett stipendium för rikssvensk forskare. Stipendiat blev magister Allan Rostvik, som sommaren 1958 upptecknade ortnamn i Finströms socken. Vid sammanträdet den 1 oktober nämnda år beslöt kollegiet anslå ytterligare 50.000 mk till samma ändamål.

Kollegiets sammanträde den 25 oktober 1957 gästades av den kände tyske forskaren, professor Walter Hävernick, föreståndare för »Museum für Hamburgische Geschichte» (Museum för Hamburgs historia), vilket ledde till givande utbyte mellan Åland och den gamla Hansastaden. Till preses för tiden 1958—60 återvaldes fil.mag. Matts Dreijer, medan kyrkoherde Vald. Nyman efterträdde biblioteksinspektören Karl Gustafsson som vicepreses. År 1958 fick stiftelsen sina två första hedersmedlemmar, fil.mag. Björn Cederhvarf och advokaten Gerlach Richter, Malmö. Den förre hade utfört ett grundläggande arbete vid utforskningen av Ålands äldsta historia och den senare hade i sin egenskap av ordförande i Svenska Tidskriftsutgivareföreningen gjort sig förtjänt i samband med tillkomsten av Ålands Kulturstiftelse.

Den största personliga donationen hittills fick stiftelsen hösten 1958, då apotekare Conrad Berggårdh överlämnade värden för 500.000 mk till en »Ålands Kulturstiftelses studielånefond», vars avkastning skulle utgå som lågräntelån under närmare bestämda villkor till högskolestuderande, vilka avlagt slutexamen vid Ålands Lyceum. Beträffande fondernas disposition överhuvudtaget bestämde kollegiet, att av ränteavkastningen årligen tio procent först skulle tillföras respektive fond, medan återstoden skulle användas för de stipulerade ändamålen. I den mån en behållning återstod av räntemedlen skulle denna tillföras stiftelsefonden — om inte kollegiet beslöt annorlunda.

I samverkan med Stiftelsen Åländskt Näringsliv beslöt kollegiet år 1959 att utge en åländsk lagsamling och för ändamålet anslogs 75.000 mk. I en senare tillsatt redaktionskommitté skulle Ålands Kulturstiftelse representeras av preses. Sedan utlåtande avgivits beträffande fil.mag. Jarl Stormboms avhandling »Båtsmanshållet i Sydvästra Finland» beslöt kollegiet att utge densamma i tryck, förutsatt att understöd beviljades för ändamålet ur landskapsmedel. Utgåvan skulle i så fall bli nr 1 i serien »Skrifter utgivna av Ålands Kulturstiftelse». Under året berikades stiftelsens urkundssamling med delen »Åländska handlingar, jordeböcker 1557—1605», vilken redovisar en del av de forskningar fil.mag. Kaj Mikander utfört som stiftelsens stipendiat.

År 1960 kännetecknades av stor aktivitet. Vid kollegiemötena avgjordes ett flertal viktiga frågor. Bl.a. godkändes fil.dr Knut Pippings arbete om ungdoms-

Matts Dreijer



emigrationen, vilken han utfört i samverkan med Ålands Ungdomsförbund, till tryckning. Till sättning på tryckeri överlämnades manuskript av Ålands lagsamling och vidare beslöts lämna fru Linda Mattsson erbjudandet att mångfaldiga outgivna dikter av allmogeskalden Erik Mattsson. Vid vårmötet beslöts också bevilja stockholmsålänningen fil.mag. Nandor Stenlid stipendium för uppteckning och studier kring Ålandsfrågan vid 20-talet. Hans arbetsuppgift blev dock inte fullbordad genom att han några månader senare rycktes bort. År 1960 utkom i stiftelsens skriftserie, dess dittills märkligaste verk — »Häuptlinge, Kaufleute und Missionare im Norden vor tausend Jahre» (Hövdingar, köpmän och missionärer i Norden för tusen år sedan) av fil.mag. Matts Dreijer. Vidare överlämnades till stiftelsen ett värdefullt material, tillkommet i samband med fil.mag. Allan Rostviks från Uppsala ortnamnsuppteckningar i Finström.

I avsikt att öka kännedomen om Åland utanför Ålands gränser har stiftelsen stundom i samband med sina ordinarie möten inbjudit kända vetenskapsmän till ett Ålandsbesök. Härvid har även den kulturellt intresserade allmänheten varit i tillfälle att stifta bekantskap med modernt forskningsarbete vid offentliga föredragstillfällen, där gästerna behandlat problem inom sina forskningsgebit. Dessa tillfällen har genomgående varit mycket välbesökta. Gästföreläsare har varit professorerna Johannes Sundwall, Rafael Gyllenberg, Ella Kivikoski och Kustaa Vilkuna, fil.doktor N. L. Rasmusson och fil.lic. Sven Andersson. Vid kollegiesammanträden har fil.mag. Matts Dreijer, biblioteksinspektör Karl Gustafsson, kyrkoherde Vald. Nyman, lektor Carl Ramsdahl, fil.mag. Kai Mikander, bankdirektör Jan Sundberg och jur.kand. Martin Isaksson hållit föreläsningar.

Vid ingången av 1961 bestod Ålands Kulturstiftelses kollegium av fil.mag.

Matts Dreijer, preses, kyrkoherde Vald. Nyman, vicepreses, bokhandlare Frej Liewendahl, skattmästare, biblioteksinspektör Karl Gustafsson, f.d. vicepreses, samt fil.mag. Jan Erik Eriksson, bankdirektör Jan Sundberg, fil.mag. Carl Ramsdahl, Ålands landstings talman vicehäradshövding Thorvald Eriksson och lantrådet, fil.mag. Hugo Johansson. Stiftelsens sekreterare var vicehäradshövding Martin Isaksson. Vidare räknade stiftelsen vid nämnda tidpunkt en hedersmedlem, fyra korresponderande, två stiftande, två ständiga och sjutton understödande medlemmar.

Stiftelsens medel uppgick till 5.538.902 mk, varav stiftelsefonden utgjorde 3.000.765, C. Berggårds studiefond 500.000, Hugo Törnqvists fond 106.679, Ålands Aktiebanks fond 250.760, Ab Nordiska Föreningsbankens fond 226.256, C. Berggårdhs fond 70.841, stiftande medlemmars fond 78.066 och Ålands Ömsesidiga Försäkringsbolags fond 101.127 mk.

Ålands Konstförening

Man får väl anse att konstintresset och konstutövandet som sådant har djupa rötter på Åland — inte minst bland allmogen. Bägge har tagit sig uttryck i hemslöjden och konshanttverket samt — inte minst — i kyrkornas utsmyckning.

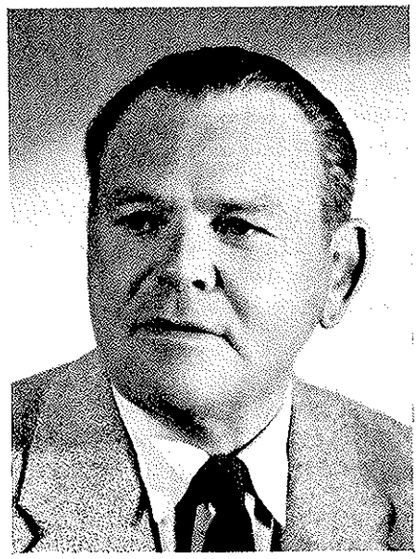
I mångt har den åländska naturen verkat inspirerande vid utvecklingen av de medfödda anlagen och blicken för det sköna. Denna samma natur har därjämte i stor utsträckning avgett motiv för konstnärer utifrån och i det avseendet kan bl.a. hänvisas till »Önningby-kolonin» med professor Victor Westerholm och många av hans namnkunniga samtida, som i så hög grad bidragit till att med konstens medel ge lyster åt öriket.

Sådana namn som Karl Emanuel Janssons, Joel Petterssons m.fl. har givetvis bidragit till att skapa ett konstintresse, som animerat både det allmänna och enskilda att främja konstsamlandet.

Man skulle anta att tanken på att bilda en åländsk konstförening hade funnit gromark redan i ett tidigt skede, men faktum är att det drog ut ända till 1953 innan ett dylikt initiativ förverkligades. Då först bildades Ålands Konstförening på initiativ av lektorn i gymnastik vid Ålands lyceum Nils Byman. Vid konstituerande möte, som bevistades av 14 personer, antogs det av lektor Byman framlagda stadgeförslaget och en styrelse tillsattes, bestående av lektor Byman, ordförande, fru Irja Montell, sekreterare, fru Etty Palme, kassör, skollärare Gunnar Johnsson, viceordförande och artisten Ture Malmberg, ledamot. I stadgarna heter det, att föreningens ändamål är att fördjupa intresset för bildkonst på Åland.

Redan första året visade föreningen anmärkningsvärd aktivitet och anordnade under tiden 8—22 augusti en kurs under ledning av konstnären Åke Mattas, som instruerade i bl.a. preparering av dukar, croquis-teckning samt landskaps- och figurmålning. För kursen ansöktes om landskapsbidrag om 70.000 mk, vilket också beviljades. Samma år anordnades på föreningens initiativ kurser i teckning

Nils Byman



vid Arbetarinstitutet under ledning av konstnären T. Malmberg. Föreningens första utställning av medlemsarbeten ägde rum i augusti, i anslutning till målarkursen, varvid 120 arbeten utställdes. Omkring 300 personer såg utställningen.

Året därpå anordnades åter kurs för medlemmar, vilken leddes av konstnären Lars-Gunnar Nordström från Helsingfors — som sedermera återkom under flera somrar — och för ändamålet utgick landskapsbidrag. Man sysslade främst med friluftsmåleri och framstegen redovisades vid en utställning i augusti, som mottogs välvilligt av kritiken. Vid årsmötet i februari 1954 hade beslut fattats att en höstsalong skulle anordnas och beslutet förverkligades den 5—12 december och i samband därmed ägde föreningens första konstlotteri rum. Fyra tavlor kom till utlottning. Sexton av medlemmarna utställde sammanlagt ett 80-tal arbeten. Landskapsstyrelsen, som alltigenom ställt sig välvillig till föreningens strävanden, anslog 18.000 mk i bidrag för utställningskostnaderna.

Kursverksamheten upprätthölls också 1955 och deltagarantalet var 22. Vid den efterföljande utställningen visades 120 arbeten, mest skärgårdsmotiv, bl.a. från Kökar. Höstutställningen i december omfattade 65 dukar av 15 utställare.

Under året gjorde föreningen framställning hos landskapsstyrelsen att medel skulle beviljas för att skapa en konstsamling enligt samma principer som dylika inrättas med statsmedel. Enligt förslaget skulle representativ konst förvärvas både i Finland och Sverige för att ge en större allmänhet möjlighet att följa med utvecklingen på området. Så länge inte ett konstmuseum eller motsvarande står till buds föreslog föreningen att de köpta konstverken skulle placeras i landskapsstyrelsens lokaliteter. Förslaget förnyades 1956 och då beslöt landstinget på landskapsstyrelsens förslag att anslå 500.000 mk för ändamålet.

År 1956 inföll den stora ålandsutställningen, i vilken Ålands Konstförening deltog med en utställning, som främst fick formen av en minnesutställning över den store ålandskonstnären Karl Emanuel Jansson. Genom tillmötesgående av Ateneum i Helsingfors och privata blev utställningen synnerligen representativ, omfattande inte mindre än 57 arbeten av K. E. Jansson. Bland övriga utställare märktes amerikaålänningen Thure Bengtz, som var företrädd med 14 litografier. Omkring 2.000 personer besökte utställningen och föreningen tilldelades diplom för arrangemangen, vilka genomförts av en kommitté, bestående av Nils Byman, Henry Henriksson och fru Hildur Stenbäck.

Under sommaren anordnades en målarkurs i föreningens egen regi, i vilken ett tiotal medlemmar deltog.

Verksamhetsåret 1957 präglades av den utställning som anordnades i Ålands Lyceum den 6—12 augusti, vid vilken presenterades Finlands Konstakademis ambulerande skulpturutställning. Den ordnades vad de praktiska detaljerna beträffar av konstnären Lars-Gunnar Nordström, som även ledde sommarens målarkurs, vilken förlagts till Eckerö och hade 13 deltagare. Den tidigare höstutställningen framflyttades till 1—5 januari 1958 och räknade in omkring 200 personer.

Efter fem års verksamhet konstaterar föreningen i årsberättelsen för 1958, att man i stort sett förmått förverkliga de avsikter och förhoppningar, som ställts vid föreningens stiftande. »Föreningen har blivit en erkänd faktor i det konstnärliga och kulturella livet i Mariehamn och på hela Åland», heter det bl.a. Årets traditionella målarkurs leddes av konstnären Lars-Gunnar Nordström, som undervisade elva deltagare. På den efterföljande utställningen visades ett 50-tal arbeten. I årsberättelsen togs också fasta på ett förslag, som framlagts i tidningen Åland, utgående på att landskapsmedel borde anslås för att årligen inköpa något av de verk, som ställs ut på föreningens egna utställningar. Detta skulle verka stimulerande och arbetena kunde exempelvis användas för att försköna skolor och andra allmänna institutioner.

En kurs i grafik anordnades i mars 1959 vid Arbetarinstitutet med elva »elever». Den leddes av Lars-Gunnar Nordström. Sommarens målarkurs var livligt besökt — sammanlagt 19 föreningsmedlemmar, av vilka ett flertal nya. En inbjudan att delta hade sänts »Jakobstads Konstvänner», som deltog genom hr Axel Backlund. Konstnären Nordström ledde kursen, för vars genomförande landskapsbidrag om 75.000 mk utgick. I november var ett föredragstillfälle med ljusbilder anordnat, vid vilket konstnären Arne Lindqvist från Sverige talade om Rembrandt och vinterutställningen vid årsskiftet räknade 14 utställare med 62 arbeten.

I juni 1960 genomförde föreningen ett beaktansvärt initiativ i form av en Victor Westerholm-utställning i Stadshuset. Det blev en representativ minnesutställning med anledning av hundraårsjubiléet och avtäckningen av monumentet vid Lemströms kanal. Victor Westerholm representerades av 35 målningar, alla med ålandsmotiv, vilka genom välvilligt tillmötesgående av bl.a. intendent

Erik Bergh vid Konstföreningen i Åbo utlånats från museer och enskilda. Besökssiffran utgjorde cirka 800 personer. För ändamålet beviljade landskapsstyrelsen 100.000 mk.

Den sedvanliga sommarkursen ägde rum och på utställningen i anslutning därtill fann ett flertal verk köpare. Vid vinterutställningen var 16 av föreningens medlemmar representerade med 63 arbeten och därjämte utställde konstnären Nordström elva egna oljemålningar, vilket gjorde att publikintresset var större än vanligt.

När Konstföreningen gick in i Mariehamns jubileumsår 1961 hade medlemsantalet ökat till 62 och styrelsen bestod av Nils Byman, ordförande ända från början, viceordförande kyrkoherde Ragnar Lillie, sekreterare fru Hildur Stenbäck, kassör Gösta Seffer och klubbmästare Henry Henriksson. Tillslutningen hade visat stegrad kurva och föreningens administration en aktningsvärd stabilitet.

Teaterföreningen

Som kulturfaktor i staden och långt därutöver intar Teaterföreningen i Mariehamn en av de allra främsta platserna, både som framgångsrik förmedlare av teaterkonst och impulsgivande företrädare för vidare vyer. Under den senare delen av det flydda halvseklet har föreningen därjämte genom sina gästspel i riket, i Sverige och i Tyskland framträtt som en utomordentlig kulturambassadör för den åländska hembygden.

Teaterföreningen i Mariehamn trädde fram på de tiljor som betyder världen vid ett diskussionsmöte den 27 maj 1914 och konstituerades den 10 juni samma år. I dess första styrelse valdes fil.mag. Bruno Forss, ordförande, vicehäradshövding Torsten Rothberg, sekreterare, fru Elin Gylling, kassör, samt apotekare C. A. Furstenborg och fru Laura Sundel som ordinarie ledamöter med chefredaktör Julius Sundblom och dr Artur Gylling som ersättare.

Thalia hade mellertid långt äldre anor i Mariehamn. Redan på 1880-talet spelades teater eller som det på den tiden kallades sällskapsspektakel, och som tongivande nämns bl.a. fröknarna Clarry Rajander, Hilda Montell, Berta Calonius och postförvaltaren Uno Godenhjelm. Förstaplansroller hade i ett senare skede apotekaren C .A. Furstenborg och hans mor, skådespelerskan Charlotte Agardh, som bl.a. inövade ett flertal pjäser, vidare fru Enny Wessel, fröknarna Ida Carlsson och Elin Mattsson samt farmaceuten Hugo Bengelsdorff. Vid Runebergsfester och andra högtidliga tillfällen hörde tablåer eller enkom gjorda dramatiseringar regelbundet till programmet. Därvid framträdde som arrangörer eller medverkande bl.a. lektor Walter Sjöblom, dr Artur Gylling med fru, fru Laura Sundel m.fl.

Ursprungligen tjänade teaterverksamheten i Mariehamn umgängeslivet och motsvarade kanske närmast beteckningen »sällskapsspektakel», men sedan Teater-

föreningen kom till fick den i stor utsträckning en ideell målsättning som kulturbärande konstförmedlare. I det avseendet utgör repertoaren genom åren ett talande bevis. Man har ingalunda följt det minsta motståndets lag och stannat inför de lättare uppgifterna och billiga framgångarna, utan med berömvärd ambition givit sig i kast med dramatikens mest svårtolkade pärlor. Vi nämner Strindberg, Shakespeare, Calderon, Ludvig Holberg, Hjalmar Bergman, Runar Schildt, Romain Rolland och Kaj Munk — för att göra ett litet axplock.

När det gäller att värdesätta Teaterföreningens i Mariehamn verksamhet kan man inte gå förbi faktum, att föreningen haft den stora förmånen att ständigt förfoga över en kader entusiastiska och tillika inför uppgiften ödmjuka Thalia-tjänare, vilkas insikter och kunnande på olika sektorer resulterat inte blott i samspelthet på scenen, utan också i de större och ledande sammanhangen. Vi hänvisar i detta sammanhang bl.a. till den stabilitet som rått på ordförandeposten, vilken innehavts av lektor Bruno Forss 1914—20, fru Elin Gylling 1921—22, bankdirektör Arthur Cederqvist 1923—24, lektor Forss 1925—55 och från 1955 av fru Solveig Erikson.

Beaktansvärt är vidare att Teaterföreningen i stor utsträckning förmedlat bekantskap med framstående yrkesskådespelare från både riket och Sverige samt anlitat kända regissörer i de större sammanhangen. Detta har i stor utsträckning bidragit till att de egna krafterna mognat och fått nya impulser, varjämte även teaterverksamheten inom ungdomsföreningarna indirekt beretts möjligheter att förkovra sina anlag.

Ägnar man Teaterföreningen i Mariehamn några glimtar från verksamheten fram till det staden fyllde 100 år, så kan bl.a. nämnas, att första världskriget hade brutit ut, då den nybildade föreningen den 29 oktober 1914 framträdde med två enaktare, dels Strindbergs »Den fredlöse», dels »De båda döva» av Jules Moinaux. Den förra var minst sagt tidsbetonad och tidsbetonat var också, att intäkterna överlämnades till Röda Korset.

Ett omfattande arbete lades året därpå ned i samband med framförandet av Molières »Bourgeois gentilhomme», som översattes och bearbetades av föreningens ordförande. Stycket fick namnet »Den adelsgalne borgaren» och i huvudrollerna skördade bl.a. studeranden Hjalmar Sundel och fröken Nanny Korsström ampla lovord. En balett hade lagts in i stycket, vilken inövats av fröken Minna Nyström, medan bankdirektör Bertel Lundqvist svarade för de stiltrogna dekorationerna. På hösten gavs dessutom Gustaf af Geijerstams lustspel »Svärfar» och därmed inträdde en vändpunkt i verksamheten. Dittills hade teaterföreställningarnas eventuella netto överlämnats till något kulturfrämjande ändamål, men från och med nu ansåg Teaterföreningen att man med fullt berättigande kunde arbeta »för egen räkning» — man hade ju en kulturell uppgift att fylla. Behållningen, som »Svärfar» gav, stannade vid mk 46: 74!

Kriget kastade sin skugga över verksamheten 1916, men på hösten gavs vid två framföranden enaktarna »Fru Karin på Liuksiala» av Rafael Hertzberg, »Ett grått hårstrå» av Octave Feuillet och det då för tiden kända lustspelet »Tosingar».

Bruno Forss



I den första gav fröken Hulda Öfverström med känsla Karin Månsdotters parti, i Feuillets fina konversationspjäs tolkades rollerna med stor säkerhet av fröken Alfhild Söderström och Bruno Forss, medan vicehäradshövding Torsten Rothberg och studeranden Alex Eriksson roade i »Tosingar».

Till förmån för Privata sjukhuset i Mariehamn framfördes i mars 1917 pantominen »Den förlorade sonen», varvid det stumma spelet beledsagades av pianomusik av fru Elin Sternberg. En märklig händelse anknyter till denna tablåserie i det att telegraftjänstemannen Toivo Hämäläinen här gjorde sin entré i föreningen. Han hade regisserat pantominen och spelade också själv huvudrollen. Med sitt dramatiska intresse, sin samtidigt artistiska och praktiska blick blev han en av föreningens oumbärliga krafter. Han besjälades av en medryckande optimism, som i hög grad bidrog till att man med glatt mod vågade sig på också krävande uppgifter. På hösten samma år presenterades publiken Hjalmar Procopés »Fädrens anda», i vilken ofärdsåren med deras både hjältar och pultroner passerade revy.

Till sin största uppgift hittills gick föreningen hösten 1918, då man började inövandet av Tor Hedbergs skådespel »Johan Ulfstjerna», vilket hade premiär den 7 december. I sin egen tioårshistorik framhåller Teaterföreningen »att framförandet vidlåddes av stora brister», men man hade utgått ifrån, att amatörteatern som bildningsmedel är och bör vara en faktor att räkna med. Den bör bl.a. göra allmänheten förtrogen med god litteratur, vilket knappast kan ske lämpligare än i dramatisk form.

Från början hade Teaterföreningen sett som sin uppgift att förmedla gästspel i Mariehamn från teatrarna i riket, respektive Sverige. År 1919 inleddes under-

handlingar med Åbo Svenska Teater, men denna ansåg sig icke kunna gå med på att komma över med hela ensemblen på grund av kostnaderna. Det blev emellertid gästspel av teaterns dåvarande chef Gunnar Berg, fru Edda von Bidder-Ehrnrooth och Berndt Lindahl, vilka tillsammans med föreningens egna förmågor gav Henry Bernsteins skådespel »Attacken» samt Strindbergs »Paria» och »Fröken Julie». Från Teaterföreningens sida medverkade sex personer, bland dem gymnastiklärare Henning Forss som debutant. Han skulle emellertid senare bli en av föreningens främsta rolltolkare och regissörer. —

En teaterhändelse av rang är att anteckna från 1921, då Svenska Teatern i juni gästspelade med Hopwoods lustspel »Skyskrapan» med bl.a. Signe Wirff och Aina Sandberg samt John Precht och Harald Sandberg i huvudrollerna. För Teaterföreningens del fick året en glansfull avslutning genom uppförandet av Adolf Pauls »Kung Kristian II». Dramats verkan underströks genom musiken av Sibelius, som utfördes av fru Kranck, piano, och hr Berndtsson, violin. Tidstrogna kostymer hade hyrts från Åbo Svenska Teater. Året därpå fick föreningen motta en värdefull gåva i form av ett 60-tal pjäser jämte utskrivna roller av skådespelaren vid Svenska Teatern Harald Sandberg.

Trånga ekonomiska omständigheter hade under alla åren begränsat föreningens arbetsmöjligheter. För att råda bot hade framställning gjorts om bidrag hos landskapsnämnden, men det blev avslag, emedan motsvarande belopp inte kunde påräknas av statsverket i samband med det årliga utjämningsförfarandet. Man beslöt då år 1923 ingå till statsrådet med en anhållan om 10000 mks understöd ur allmänna medel. I motiveringen framhölls amatörteaterns kulturella uppgift i ett isolerat läge som Ålands. Det hänvisades vidare till att något statsunderstöd inte utgått under den nioåriga verksamheten, som dock präglats av framgång. Då understödande av kulturell verksamhet på Åland ankommer på självstyrelsemyndigheterna, kunde inte heller denna framställning leda till resultat. Samma år uppfördes bl.a. Runar Schildts drama »Galgmannen», varvid de svåra rollerna tolkades med djup och känsla av fru Rachel Östergård och Toivo Hämäläinen. Under året gästspelade i föreningens ensemble skådespelaren E. Rosén från Stockholm och G. Sundén från Åbo. Vidare hade Åland besök av Svenska Teaterföreningens i Finland landsortsturné med fru Anna Cygnaeus och hrr S. Olander och Berndt Lindahl som bärande namn.

Tioårsjubileum firades av föreningen den 22 november 1924 och dagen till ära framfördes Strindbergs »Mäster Olof» — ett bevis så gott som något för att man syftade högt. Framförandet ägde rum inför en fullsatt salong i Kino-Teatern. Efteråt följde supé i Societetshuset, där Mariehamns Thalia hyllades i tal och telegram, bl.a. från centralstyrelsen för Svenska Teaterföreningen i Finland. Det konstaterades att repertoaren under det förflutna decenniet omfattat omkring 50 pjäser. — Tidigare samma år hade Teaterföreningen förmedlat ett Ålandsbesök av »Åbo studenters turnéteater», vilka framförde Hostrups trivsamma vådevill »Äventyr på fotvandringen».

Teaterföreningen betraktade inte sin verksamhet som något självändamål.

Tvärtom — man hade många strängar på sin lyra och i januari 1928 utlystes en pristävlan i dramatik för att avhjälpa bristen på lämpliga pjäser för ungdomsföreningarna. Tävlingen gällde skådespel eller lustspel och föreningen anslog tre pris om respektive 1.000, 600 och 400 mk ur sin magra kassa. Inom utsatt tid (den 1 september 1928) hade blott två tävlingsbidrag inkommit, varför det blev förlängning till den 1 december, då bidragen ökat till 11. Nämnden beslöt att inte utdela något första pris, men i stället två andra, av vilka det ena tillföll »När det regnar», ett poetiskt stämningsstycke av Joel Pettersson i Lemland, publicerat i »Åländsk Odling» 1943, och det andra 4-aktaren »Fo-Hi» av Henning Forss enligt ett kinesiskt uppslag. Ett tredje pris tilldelades Fritiof Törnqvist i Finström för folklustspelet »En vågad kupp».

1928 var även i övrigt ett märkesår i Teaterföreningens historia. Redan i april gästspelade Åke Claesson i Strindbergs »Erik XIV», men det skulle komma än bättre. Efter omfattande förberedelser genomfördes föreningens första festspel på Kastelholms slott med Topelii »Regina von Emmeritz» på programmet. För ändamålet hade föreningen anhållit om 5.000 mk bidrag av landskapsnämnden, men fann inte gehör, då understödet fallit landskapet till last i samband med den statsfinansiella utjämningen. Man resonerade emellertid, att svårigheter är till för att övervinnas, och med frejdigt mod satsade man på medverkan av namnkunniga skådespelare från huvudstadens svenska scen. Gerda Wrede kreerade Reginas roll, May Pihlgren Klärchens, Åke Claesson kungens, Halvar Lindholm Bertels och Emil Lindh den fryntlige Larssons. Ännu samma höst gav föreningen med egna krafter Strindbergs »Gustaf III».

Från 1929 kan nämnas att Mariehamns stad beviljade sin teaterförening bidrag om 3.000 mk och år 1930 inträdde bankdirektör Georg Sundman i föreningens styrelse efter lektor Henning Forss, som hade flyttat från orten. Följande år i juli—augusti återvände man till historisk mark i Kastelholms borgruiner, där sex föreställningar av Shakespeares »Hamlet» gavs med Henning Forss i huvudrollen och skådespelerskan Birgit Kronström från Svenska Teatern som Ofelia. Gerda Wrede hade hand om regin. Som representant för det spanska nationaldramat kom Calderon 1931 till tals genom »Livet är en dröm» och i februari 1932 möter vi ett flertal nya namn i F. Arnolds och E. Bachs fars »Spanska flugan». »Till framgången bidrog främst hrr Elis Lundberg, Bruno Forss, Arthur Cederqvist och Gustaf Rasmussen», rescenserade tidningen Åland. Samma år gästspelade Karin Granberg från Komediteatern i Göteborg i Henry Kistenmaekers skådespel »Genom elden».

Av den historik som föredrogs den 11 november 1934 vid föreningens 20-årsjubileum framgick bl.a. att 79 pjäser uppförts vid 180 föreställningar och därvid hade sammanlagt 200 personer medverkat i olika roller. En världsbekant dramaturg, belgaren Romain Rolland, presenterades vintern 1935, då »Spelet om kärleken och döden» uppfördes med skådespelerskan Greta Holmberg-Blom (Lorensbergsteatern i Göteborg, Hälsingborgs stadsteater, Skansens friluftstea-



Shakespeares »Stormen» 1947. Fr.v. Toivo Hämäläinen som Caliban och Bruno Forss som Prospero.

ter m.fl.) som gäst. Det året debuterade fröken Katy Lang och Tor Torstensson i huvudrollerna i Wilhelm Meyer-Försters odödliga »Gamla Heidelberg».

I oktober 1938 inleddes inövandet av engelsmannen Jerome K. Jeromes lustspel »Hennes släkt», vilket tidigare inte förekommit på finländsk repertoar. Lektor Bruno Forss hade hand om översättningen från den franska versionen och för regin svarade Toivo Hämäläinen. I januari 1939 »konkurrerade» Teaterföreningen i Mariehamn rentav med de svenska scenerna i Helsingfors och Åbo, då det gällde att förvärva uppföranderätten till den danske dramatikern och prästens Kaj Munks skådespel »Han sitter vid smältdegeln». Premiären i Mariehamn ägde rum den 25 mars med Bruno Forss och Brita Söderlund i de bärande rollerna. Bägge gjorde sig därvid till tolkar för författarens idéer.

Ännu ovetande om att krigsbranden skulle svepa över världen efter några månvarv såg man år 1939 på våren och sommaren förhoppningsfullt mot framtiden. Mariehamns nya stadshus befann sig i inredningsskedet och festsalens scen skulle i hög grad öka möjligheterna att ge konstnärligt uttryck åt föreningens strävanden. Den 11 maj beviljade stadsfullmäktige föreningen 20.000 mk mot redovisning för vissa scenanordningar, inventarier m.m. för den nya scenen. Föreningen ansåg nämligen att ifrågavarande rekvisita borde ägas av staden, men förklarade sig beredd att med eget folk — man var van vid att hugga i —med-



verka vid uppsättandet. Uppdraget att måla kulisser och fonder gavs åbokonstnären Ragnar Westerholm, son till professor Victor W. Senare beviljade staden ytterligare 3.500 mk för scenanordningarna.

Sedan 1934 hade Teaterföreningen genomfört sina föreställningar i Ålands Lyceum. Den epoken i dess historia avslutades med framförandet av Munks »Han sitter vid smältdegeln» och det var meningen att på hösten 1939 ta scenen jämte tillhörande klädloger och rekvisitautrymmen i nya stadshuset i bruk. Världshändelserna kom emellertid hindrande emellan och så framsköts premiären på de nya tiljorna till den 24 augusti 1940, då man gjorde sitt intåg i stadshuset med Frithiof Hedvalls lustspel »Jansson, jag älskar dig».

Teaterföreningens 25-årsfest, som bort infalla 1939, uppsköts i flera repriser på grund av kriget, men kom till stånd efter omfattande förberedelser den 29 mars 1941, då Shakespeares »Köpmannen från Venedig» uppfördes i Toivo Hämäläinens instudering och med gästande skådespelerskan Dorrit Svensson från Åbo i Portias roll. Den inledande uvertyren hade inövats och leddes av musikinstruktör Immanuel Sikström.

På hösten nämnda år gick Tor Torstenssons dråpliga fars »Fars fästmö» över tiljorna. Det var ett urframförande som gestaltade sig till en vacker framgång för den unge åländske författaren, som själv kreenare en av huvudrollerna Pjäsen antogs även till uppförande på Åbo teater.

Följande år upptog teaterföreningen folkskådespelet »Norrgårdsfolket» av Hanna Rönnberg på sin repertoar. Till samma rustika genre hörde Alexis Kivis »Byskomakarna» 1945 och den åländske konstnären och författaren Joel Petterssons enaktare »När det regnar» 1946. Fyrtiotalets förnämsta prestation var

emellertid framförandet av Shakespeares »Stormen» 1947 med Toivo Hämäläinen såsom regissör och uppbärare av huvudrollen.

År 1950 omväxlade föreningen med friluftsspel i Tullarns äng, varvid Vilhelm Mobergs »Änkeman Jarl» presenterades i Helge Sölgéns regi. År 1952 iscensatte skådespelaren Sture Djerf från Stockholm Somerset Maughams »Teater» och samma år framträdde även en annan Stockholmsartist Verner Arpe såsom regissör av Noël Cowards »Markisinnan», som gavs vid de åländska kulturdagarna. År 1956 iscensatte fru Marianne Lenard-Djerf från Stockholm Charlotte Hastings »Bonaventura» och bar samtidigt upp en av pjäsens huvudroller.

Även revyn har odlats av teaterföreningen. I anledning av stadens 90-årsdag uppfördes den glada »Leve 90-åringen» och lockade fram brakande skrattsalvor. Huvudförfattare var Helge Sölgén. Senare gavs flera liknande revyer.

Teaterföreningens hittills kanske största konstnärliga framgång nåddes 1960 med Aug. Strindbergs »Hemsöborna» med dess stora krav på fullständig inlevelse i rollerna. Föreningen turnerade senare med stycket och skördade framgångar i Helsingfors, Åbo, Pargas, Sverige och Tyskland. Samma år återupptog teaterföreningen ruinspelen i Kastelholm med Zachris Topelius' storvulna »Regina von Emmeritz». Pjesen regisserades av fru Gerda Wrede, Helsingfors, och huvudrollerna var besatta med yrkesmän, teaterschef Runar Schauman från Helsingfors, skådespelare Gösta Bredefeldt, Vasa, och skådespelerskan Lisa Bergström, Åbo. Ett stort uppbåd amatörer från teaterföreningen och Ålands Ungdomsförbund, av vilka bonden Arne Isaksson förtjänar ett särskilt omnämnande, medverkade till att spelen blev en stor scenisk framgång.

Rektor Bruno Forss, som hade fungerat såsom ordförande sedan 1925, lämnade 1955 ordförandeklubban i fru Solveig Eriksons hand. Under efterkrigstiden har Toivo Hämäläinen, Bruno Forss, Ejnar Karlsson, Solveig Erikson och Katarina Lang varit föreningens främsta amatörspelare. Vid utgången av 1960 bestod styrelsen av fru Solveig Erikson, ordförande, köpman Ejnar Karlsson viceordförande, fröken Katarina Lang kassör, fru Adéle Sundblom skreterare och kontorschef Sven Kommonen, urmakare Hans Karlsson och ekonom Rolf Eriksson. Medlemsantalet i föreningen uppgick 1960 till 190.

Sång och musik

Sången och musiken har alltid ljudit i de åländska bygderna och Mariehamn har inte stått på sidan, då det gällt att odla dessa intressen. I ett tidigare skede — före det senare halvseklet i stadens historia — koncentrerades sångintressena till föreningen Arbetets Vänner, men dessutom bildades tillfälliga körer i olika sammanhang för att bl.a. framträda vid större fester m.m. Sålunda nämns i samband med 1 maj-firandet 1911, att bankdirektör Arthur Ekman dirigerade Mariehamns blandade kör och från 1912 noteras, att fröken Hulda Öfverström i samband med en soaré ledde Mariehamns damkör. Tre år senare omtalas Mariehamns Sångkör,

som framträdde under ledning av kantor Julius Lindström, men det torde troligen ha gällt en tillfällig kör med kyrkokörsmedlemmar som stomme. Faktum är vidare att man under tiden före första världskriget slöt sig samman till gemensamt sångutövande för eget nöjes skull, utan att därför bilda fast omramade körer med styrelser m.m.

Den första körsammanslutningen i Mariehamn, som kom att göra en långvarig och betydande insats i kulturlivet var Sångens Vänner, grundad den 12 oktober 1919 på initiativ av kantorn, sedermera polismästaren m.m. P. A. Fredriksson. I begynnelsen omfattade den ett 30-tal medlemmar och trädde inför offentligheten som blandad kör, men förfogade dessutom över manskvartett och t.o.m. tredubbel kvartett.

Redan 1922 hade kören konsoliderat sig i sådan utsträckning, att ett flertal av dess medlemmar engagerades i den stora nordiska sång- och musikfesten, som den 22—25 juni anordnades av Ålands Ungdomsförbund och Föreningen Ålands Vänner och i vilken 16 körer från landskapet, 17 från Österbotten, 11 från Åboland och ett flertal från Sverige deltog. Styrelsen i Sångens Vänner bestod det året av P. A. Fredriksson, ordförande, fröken Dora Öström (gift Bomanson), sekreterare, fröken Anna-Lisa Hansson, kassör, fru Signe Schauman, trädgårdsmästare Erik Hellman och tandläkare Elis Lundberg. Körens dirigent var Fredriksson.

När Ålands Sång- och musikförbund bildades den 13 januari 1923 anslöt sig Sångens Vänner och i förbundets styrelse valdes från Mariehamn Fredriksson, då stadsfiskal, folkskollärare Karl Gustafsson, lektor Hugo Kranck och kantor Julius Lindström. Under de följande åren visade kören stark aktivitet och även inre homogenitet. Styrelsen återvaldes regelbundet och kompletterades 1925 med fröken Alfhild Söderström, som jämte många andra kom att bli en sångens trotjänare. Ordföranden hade många järn — eller kanske riktigare stämgafflar — i elden. Han framträdde som arrangör av folkvisor m.m. verkade som instruktör inom förbundet, vars dirigentkurs han ledde år 1926.

Vid sångfesten i Mariehamn 1927 hälsningstalade Fredriksson, festtalet höll redaktör Rafael Colliander från Åbo, medan chefredaktör Julius Sundblom avslutade. Bland de 13 åländska körerna med nära 400 sångare befann sig givetvis också Sångens Vänner.

Vid årsmötet den 20 mars 1930 tillträdde folkskollärare Otto Berg som ordförande. Som körens dirigent fungerade fru Östergård, som emellertid synes ha alternerat med inom Sång- och musikförbundet verksamma instruktören John Halin.

Vid årsskiftet 1934—35 avslutade John Halin sin verksamhet inom Sång- och musikförbundet och i samband därmed uppstod motsättningar av organisatorisk art inom förbundet, vilka även återspeglades vid Sångens Vänners årsmöte den 28 februari 1935.

På våren 1938 beslöts att upplösa kören, då förberedelser var i gång att i sta-

den bilda en ny sångkör (Mariehamns Sångkör). Man ansåg att staden inte erbjöd möjligheter att rekrytera medlemmar till flera körsammanslutningar.

Sångens Vänner hann sålunda inte bli fullt 20 år gammal. Dess insats inom stadens kulturliv var dock av betydenhet. I samband med firandet av Svenska dagen, 1 maj och andra medborgarhögtider hade kören sin givna plats i sammanhangen. Sålunda spelade den också en framträdande roll, då Mariehamn firade sitt 75-årsjubileum år 1936. Med John Halin som dirigent och med stöd av musikern Alfred Andersén från Åbo hade ett särskilt program sammanställts, i vilket Sångens Vänners mans-, dam- och blandade kör medverkade. Till sång- och musikframförandena hade folkskollärare Otto Berg skrivit den versifierade sammanbindande texten.

Av olika orsaker befann sig sångintresset och -verksamheten i slutet på 1930-talet i en vågdal i Mariehamn. År 1938 knöts emellertid kantor Immanuel Sikström som reseinstruktör till Ålands Sång- och musikförbund och i samband därmed tog polismästare P. A. Fredriksson initiativ till bildandet av en ny blandad kör. Den bildades nämnda år och fick namnet Mariehamns Sångkör. Under första året nöjde man sig med att hålla övningar och samla medlemmar. Den första styrelsen tillsattes i mars 1939 — medlemsantalet var då uppe i 40 — och till ordförande utsågs polismästare Fredriksson samt till ordinarie styrelsemedlemmar ingenjör Rafael Forslund, expediten Yord Sjölund, kontoristen Jerker Sjöberg, fru Ellen Ahlqvist och fröken Signe Sjöström. Körens dirigent blev kantor Sikström.

Verksamheten blev livlig från början och då de årliga åländska sångfesterna på den tiden mest hölls i Mariehamn, kom föreningen redan från början att bära en betydande del av arrangörskapets börda. Redan 1941 utsågs således styrelsemedlemmen Yord Sjölund till ordförande i festbestyrelsen för årets sång- och musikfest den 15 juni. Samma år inträdde byggmästare Robert Eriksson som viceordförande i föreningen och fröken Rode Holmström som sekreterare. Även 1942 och många gånger därefter kom Yord Sjölund att som ordförande i festbestyrelsen stå i spetsen för arrangemangen kring sång- och musikfesterna i Mariehamn, och på den tiden uppförde medlemmarna t.o.m. estraderna och utförde annat timmermansarbete.

Under kantor Sikströms entusiasmerande ledning blev Mariehamns sångkör inom kort välbesatt i samtliga stämmor och det räckte inte länge innan vissa regelbundna årliga framträdanden blev tradition. Till dessa hör en vårkonsert i april och ofta dessutom en höstkonsert. Bruket att sjunga in våren den 1 maj på Trobergshemmet, på sjukhuset och på Torget tillkom redan tidigt och har bibehållits genom åren. Vidare har kören alltid varit beredd att ställa sig till förfogande i samband med fester för olika allmännyttiga eller humanitära ändamål och till traditionerna hör slutligen att uppvakta sångarveteraner på bemärkelsedagar m.m.

Kören har givetvis varit engagerad i de åländska sångfesterna, men har dessutom företagit ett stort antal sångarfärder både till riket och Sverige. År 1946 deltog MS i sångfesten i Ekenäs och har därefter bl.a. representerat den åländska



Mariehamns Sångkör vid 15-årskonserten 1953. Fr.v. gästdirigenten Imm. Sikström, i mitten solisten Gunnevi Laurén, t.h. dirigenten skollärare Ingvard Liewendahl och gästsolisten Luigi Carrara.

sången i Hitis, Åbo och Vasa. Redan 1939 framträdde kören i Stockholm och var 1948 åländsk representationskör i Vallentuna vid Upplands Sång- och musikförbunds jubileumssångfest. I samband därmed sjöng ålänningarna också i stora rikssalen på Uppsala slott och i stadens åldriga domkyrka. Vid en turné i Västmanland, varvid ålandsvännen kyrkoherde Ejnar Brundin var värd, gavs både friluft- och kyrkokonserter, i mitten på 50-talet representerade kören sin hembygd i Göteborg och dessutom har Waxholm och Falun besökts »på sångens vingar».

År 1952 avgick polismästare Fredriksson som ordförande och efterträddes av byggmästare Eriksson för de närmaste åren. Ansvaret övertogs därefter 1944 av Yord Sjölund, som avlöstes av byråföreståndare Runar Åkerfelt. Vid tiden för stadens 100-årsjubileum fungerade folkskollärare Ingvard Liewendahl som ordförande.

Kantor Runar Sikström flyttade 1945 från Mariehamn och dirigentskapet för kören övertogs då av kantorn i staden Julius Lindström. Som vicedirigent verkade folkskollärare Åke Holmström. Sedan 1947 dirigeras kören av folkskollärare Liewendahl.

I samband med sina konserter har Mariehamns Sångkör även berett det sångintresserade Mariehamn njutningen att få höra utomordentliga solister — den världsbekanta operasångaren Luigi Carrara sjöng vid körens jubileumskonsert den 1 mars 1953, d.v.s. vid fyllda 15 år. Bland övriga namnkunniga solister kan

nämnas svensken Bertil Boo och vidare våra egna skönsjungande damer, fruar Gunnevi Laurén, Hellen Hammarberg och Brita Rosenberg, samt direktör Anton Kalmer.

Ett av ålder gulnat blad ur ett anteckningsblock omtalar, att »Kvartetten» i Mariehamn bildades i september 1936. Initiativtagare till denna sångsammanslutning var numera framlidne lektor Berndt Gunnar Limnell, som dessutom vidtalat folkskollärare Otto Berg och bankdirektör Karl Lemquist. Otto Berg blev kvartettens förste dirigent, och då staden fyllde hundra år förde han fortfarande taktpinnen.

Av allt att döma inskränkte sig Kvartettens verksamhet under de första åren till att utöva sång till medlemmarnas egen glädje och trivsel. I varje fall tog det rätt lång tid till det första publika framträdandet. År 1937 medverkade några av medlemmarna vid en sjömansutsändning i radio från djupvattensseglaren Olivebank och på valborgsafton samma år sjöng kvartetten första gången vid ett festarrangemang i Societetshuset.

År 1943 utvidgades styrelsen med en ledamot och då tillträdde lektor Atle Södergård som sekreterare, en post som han fortfarande fyller. Han har dessutom på ett förtjänstfullt sätt verkat som Mariehamns-Kvartettens historiograf och hans utförliga anteckningar har utgjort grund till denna historik i koncentrat. Vid årsmötet tillsattes en musiknämnd, bestående av dirigenten samt magister S. Söderström, polismästare Gunnar Woivalin, tullexpeditör Lars Johansson och lektor Södergård, vidare tillsattes klubbhövding, som blev farmaceuten Fjalar Grönberg, och beslöts att låta inregistrera kvartetten som förening.

Om stor livaktighet vittnar årsberättelsen för 1945. På stadshusbalen den 21 februari framfördes för första gången kvartettsång inför en större publik och kritiken var idel rosor. Följande år beslöts om anslutning till Finlands Svenska Manssångarförbund och samma år i maj hade man det första sångarutbytet över landskapsgränserna i och med att Musices Amantes från Åbo kom på konsertbesök. En gemensam sångarsoaré följde i anslutning härtill.

Tioårsjubileum firades 1946 med att Mariehamns-Kvartetten den 9 november gav sin första konsert inför en så gott som fullsatt salong i stadshusets festsal. Kontakten mellan publik och sångare var hjärtlig och mycket blommor vandrade över rampen. Vid konserten medverkade Mariehamns Stråkorkester och som solist magister Sigurd Söderström.

Under 1950 förbereddes minutiöst en 15-årsjubileumskonsert för följande år, men inte desto mindre medverkade kvartetten flitigt i olika sammanhang. Sålunda framfördes i mars ett åländskt sångprogram i Finlands Rundradio, i juni företogs en konsertturné i östra skärgården med Degerby i Föglö samt Kökar som mål och i december medverkade man vid en Röda kors-fest i Mariehamn.

Våren 1954 åtgick i huvudsak till att förbereda kvartettens första framträdande i utlandet tillsammans med sångare från andra åländska manskörer. Ursprungligen hade underhandlingar förts om en turné till Stockholm och Västerås, men det blev bara Mälarstaden. Konserten hölls i Brommasalen inför blott cirka 100 åhörare. Som representant för stockholmsålänningarna hälsade hr Nils Lindfors sångarna välkomna. Kontakten mellan kören och publiken blev hjärtlig och efter slutsången överlämnade ordföranden i Svensk-åländska sällskapet, fröken Gurli Berg, en lagerkrans åt dirigenten och hans kör.

Även 1959 bar kvartetten åter ut åländsk sång på främmande botten, denna gång i Visby domkyrka den 12 juni. Konserten åhördes av närmare 300 personer och kritiken i pressen var genomgående välvillig. »Gotlänningen» skrev bl.a.: »Vad som lämnade det bestående intrycket av konserten var främst den friskhet och must som präglade körens sång, kanske något som hör i hop med hav och salta böljor».

När jubileumsåret 1961 inträdde var den tidigare styrelsen oförändrad. Fram till jubileumshögtiderna levde sångarna inte »något eget liv», ty man var helt engagerad i att inöva den av författarinnan Helle Hellberg skrivna och av dirigenten K.-G. Fagerholm (Åländska Sångare) tonsatta jubileumshymnen. Tonsättaren dirigerade sedermera den sammansatta kör, som spred sångens glans över jubelfesten.

Med den musikalitet, som är karakteristisk för ålänningarna, är det självfallet att musiken och dess utövande haft sin givna plats inom stadens kulturliv. Det räckte emellertid ovanligt länge innan någon mer eller mindre fast orkestersammanslutning bildades. Det talades visserligen redan under åren före första världskriget om Mariehamns Stråkorkester, men det var av allt att döma tillfälliga ensembler som inövades för särskilda tillfällen — soaréer m.m. — under badsäsongen. Denna praxis bibehölls sedermera och exempelvis i samband med de årliga sång- och musikfesterna samlade Ålands Sång- och musikförbunds instruktörer både yrkesmusiker och amatörer till orkestrar, vilka inövades för festprogrammet.

Detta var bl.a. fallet 1937, då Sång- och musikförbundets reseinstruktör, Imm. Sikström, ledde sångfestens orkester, i vilken cellisten Paul Gardberg — kort innan anställd på restaurang Miramar som musiker — deltog. Bland Gardbergs yrkeskolleger befann sig vidare violinisterna Donald Lindroos, Kurt Helander och fru Ilse Ekblom-Helander, alla tre numera knutna till Åbo stadsorkester. Under krigen införlivades de i Mariehamn och den åländska bygden verksamma musikerna i stor utsträckning i den s.k. »Skäripojkarnas orkester», som inte blott framträdde i Mariehamn, Eckerö och Degerby utan också i Åbo, Nystad, Björneborg, Raumo, Tammerfors och Pargas. Man gav både seriösa och underhållningskonserter till förmån för krigsoffren.

Under mellantiden hade Imm. Sikström lämnat Åland, och då Mariehamns Stråkorkester år 1945 kom till, blev Paul Gardberg, dess ledare, dirigent och allt i allo. Från nämnda år och fram till 1949 existerade dessutom den s.k. Gardbergkvartetten som ett »annex» till orkestern.

Mariehamns Stråkorkester, vars numerär pendlat omkring sexton musiker,

har givit en mångfald separata konserter i hemstaden, ute i bygden och i landskapets kyrkor. Dessutom har orkestern medverkat i större sammanhang vid sång- och musikfester samt stråkmusikfester i riket och därvid på ett hedrande sätt företrätt åländska musiksträvanden.

Sammanfattande kan sägas, att Mariehamns Stråkorkester tack vare medlemmarnas ambitiösa och självuppoffrande insatser utgjort en faktor av värde inom stadens konstnärliga strävanden.

Mariehamns Marthaförening

Den första marthaföreningen på Åland torde ha grundats 1912 i Enklinge av Kumlinge socken med fröken Edith Jansson som ordförande och sekreterare. Den anslöt sig till det åboländska marthadistriktet, då något sådant inte existerade i landskapet.

Den 24 augusti s.å. var ett föredragstillfälle ordnat i Mariehamn med fröken af Forselles som talare och därvid kom frågan om en lokalförening av Martharörelsen i staden upp till diskussion. Det beslöts att ett utskott, bestående av fruar Ida Karlsson, Agda Lindblom, Mathilda Rotz och Hilda Sundblom »skulle föra frågan vidare». Något omedelbart resultat kom dock inte till stånd.

Sommaren 1913 existerade åtta lokalföreningar inom landskapet och den 10 juni hölls den första marthadagen — platsen var skolan i Jomala kyrkoby — och dagens talare var chefredaktör Julius Sundblom, som hade valt ämnet »Kvinnans uppgift i samfundslivet och hemmet». Den gemensamma marthadagen satte fart på strävandena i staden, där ett möte med ett 20-tal deltagare ägde rum i folkskolan den 20 september. Det beslöts enhälligt att bilda en lokalförening och i interimsstyrelsen valdes fruar Agnes Björkman och Mathilda Rotz samt fröken Klarry Rajander.

Konstituerande möte hölls kort därefter eller den 1 oktober. På kallelse hade ordföranden i Ålands Marthaförbund, fröken Hulda Winstén, kommit tillstädes och redogjorde i ett sakrikt anförande för sammanslutningens syftemål. Det åländska förbundets stadgar antogs och i den nybildade filialföreningen utsågs styrelsen: Fru Agnes Björkman, ordförande, fru Hilda Sundblom, viceordförande, fru Mathilda Rotz, kassaförvaltare, fröken Klarry Rajander, sekreterare, och ledamot fru Ida Karlsson. Medlemsavgiften fastställdes »till 50 penni à 1 mark».

Redan innan föreningen hunnit ur barnskorna togs aktuella och vittsyftande frågor upp till diskussion. Vid möte den 11 november 1913 diskuterades frågan om en trädgårds- och handarbetsskola i landskapet. Den ansågs utgöra ett behov och vidare ansåg mötet att den borde placeras nära Mariehamn för att lättare få bostäder åt eleverna och för att »i en framtid ha lättare att avyttra produkterna från skolan».

Ett annat initiativ kom upp vid möte den 18 november samma år, då stadens

marthor beslöt att varannan vecka anordna programkvällar för tjänarinnorna i staden. Den första ägde rum den 25 november och besöktes av 29 gäster, varav inte mindre än tretton finsktalande. Programmet var utformat på både svenska och finska. Intresset för programkvällarna synes dock så småningom ha svalnat, men i stället anordnades årligen mellan jul och trettondagen samkväm för äldre självförsörjande kvinnor, vilket blev till tradition och fortfarande består. Överhuvudtaget synes de sociala strävandena ha getts åtskilligt utrymme på arbetsprogrammet. Sålunda diskuterades vid möte i maj 1919 möjligheterna att intressera »arbetarklassens kvinnor att sluta sig till föreningen». Man beslöt att till föreningens symöten inbjuda några gäster åt gången och därvid bl.a. utöva praktisk instruktionsverksamhet på olika områden.

Vid årsmöte i mars 1915 efterträddes fru Björkman på ordförandeposten av fröken Rajander. På årsmötet 1917 inträdde fru Elin Nylund i styrelsen. Från 1918 var fru Olga Furstenborg viceordförande, fru Alfhild Jansson sekreterare och fru Anna Eriksson kassör. Året därpå blev fru Lina Johansson kassaförvaltare. I fortsättningen uppvisar styrelsens sammansättning stor stabilitet och många av dess medlemmar blev sannskyldiga trotjänare.

Åren under första världskriget hämmades givetvis i stor utsträckning verksamheten hos en organisation av husmödrar, vilka drabbades särskilt hårt av bristläget, allsköns restriktioner o.s.v. Mariehamns Marthaförening gick dock med frejdigt mod till verket och engagerades i ett flertal allmännyttiga frågor redan under krigsåren. År 1915 avgav föreningen yttrande om torghandeln, därtill uppfordrad av stadsfullmäktige. Den ansågs behövlig och som torgdagar föreslogs tisdagar och fredagar. Torghandeln var även senare ett problem, som återkom med regelbundna intervaller. Den hade inställts och 1925 gjorde marthorna framställning hos stadsfullmäktige om att torgdagarna åter skulle tillåtas. År 1932 ville man ha dagarna utökade från två till tre i veckan och samtidigt begärdes stadsfullmäktiges åtgärder för att bekvämlighetsinrättningen invid torgplatsen skulle flyttas.

Sommaren 1915 slog föreningen ett slag för spridandet av simkunnigheten och den första kursen under ledning av fröken Minna Nyström hade 31 flickor som elever. Ända fram till 1941 anordnade föreningen så gott som regelbundna årliga simkurser — oftast i samband med promotion — och exempelvis 1935 var deltagarantalet 136 och 1941 80 ungdomar. Staden beviljade bidrag för ändamålet, som under 30-talet utgick med i allmänhet 2.000 mk per säsong.

Av krigs- och krisläget var också föreningens initiativ betingat, då man 1915 gjorde framställning hos stadens myndigheter att få disponera oanvänd tomtmark för inrättande av en skolträdgård för folkskolans barn. Samtidigt sysslade marthaföreningen med fröanskaffning och genom sitt initiativ ville man uppmuntra barnen till husbehovsodling av bl.a. köksväxter för att dryga ut kosten i hemmen. Skolträdgården kom till stånd 1916, men utvidgades året därpå i sådan riktning att föreningen tillhandahöll jordlotter för sina medlemmar, men också för utomstående. I samband därmed kan nämnas, att föreningen redan

1916 anordnade instruktion i fruktträdsbesprutning. Tidsbetonade var också de många kurser som under krigsåren anordnades i avsikt att ge husmödrarna vapen i händerna mot dyrtiden och att lära dem använda surrogat (bl.a. maskroskaffe och thé på torkade äppelskal) för att i någon mån övervinna varubristen.

Från den interna föreningsverksamheten under krigsåren är att anteckna, att mariehamnsmarthorna höll sig med en egen tidning, kallad »Hemmet», som lästes vid månadsmötena. Den försenades emellertid då och då »från trycket».

Sedan sviterna av de bekymmersamma åren så småningom började övervinnas kom marthorna att befatta sig med ett flertal nya problem, varjämte en livlig kursverksamhet startades, som omfattade både det praktiska och ideella planet. År 1920 diskuterades t.o.m. planen på att starta en syateljé i martharegi i staden. Samma år diskuterades ett förslag, som omfattades med välvilja, att i landskapet starta »en praktisk flickskola». Från 1922 utfäste sig föreningen att årligen erlägga ett garantibelopp om 500 mk för avlönandet av en diakonissa och 1928 beslöt föreningen att med all kraft verka för att ett församlingshem skulle byggas. Från 1920 antog föreningen ett s.k. martha-barn på stadens barnhem, för vars underhåll, beklädnad m.m. föreningen svarade.

Vid utgången av 1928 visade föreningens kassaställning en behållning om 33.545:40 och medlemsantalet var 61. Samma år beslöts beskatta föreningsmedlemmarna med 4 mk extra för att på förslag av Ålands Marthadistriktsförbund anställa en konsulent. Flickscoutkåren i staden beviljades 500 mk som grundplåt vid starten. Föreningens verksamhet tillvann sig alltmera uppskattning och utom stadsbidrag beviljade affärsbankerna och bl.a. Mariehamns Handelslag regelbundet ekonomiskt stöd för verksamheten.

Fram till 1925 skötte lärarinnan, fröken Klarry Rajander, ordförandeklubban, som härefter övertogs av fru Elin Nylund. År 1926 inträdde som ledamöter av styrelsen fruar Anna Lundqvist och Hilda Lönegren och 1927 övertog fru Anne-Beate Becker sekreterarposten. Fru Elsa Beckman inträdde i styrelsen 1929.

Under de följande åren kommer föreningen bl.a. i kontakt med turismen. År 1930 avgavs på begäran av Ålands Turistförening betänkande om utbildning av kokerskor för pensionat — den frågan torde vara aktuell även i våra dagar.

I många avseenden utgjorde marthaföreningen ett samhällets samvete, som reagerade skarpt då det gällde missförhållanden inom bl.a. livsmedelshandeln. Sålunda beslöt föreningen år 1931 göra en förfrågan hos landskapsnämnden, om man inte kunde få rätsida på äggförsäljningen. Man ville nämligen inte på husmodershåll finna sig i att de inte exportdugliga äggen under 50 grams styckevikt såldes till högsta marknadspris åt hemmakonsumenterna. Hos stadens myndigheter efterlystes 1934 i två olika repriser förbättrade förhållanden vid sköljbryggorna i Öster- och Västerhamn och året därpå ombads landskapsnämnden ge polisen en vink om att barn »har ogenerat tillträde till barnförbjudna filmer».

I början på 30-talet anordnade Mariehamns marthor ett flertal hembiträdeskurser med ekonomiskt stöd av staden. Kurserna vann beaktande också utanför landskapsgränserna och bl.a. Sydösterbottens Marthadistriktsförbund anhöll om

Elin Nylund



kursprogrammet för att kunna följa exemplet. Kurserna var livligt frekventerade och måste vid ett par tillfällen förlängas på elevernas begäran, då de önskade ytterligare förkovra sig på olika områden. År 1936 var dessa kurser föremål för diskussion inom föreningen och man beslöt att inte vidare anordna sådana. Det är lönlöst — menade flertalet, då de kursgångna flickorna sedan söker tjänst i Sverige.

Martharörelsen har överhuvudtaget inte engagerat sig politiskt och detta gäller också föreningen i Mariehamn. I olika sammanhang diskuterades dock önskvärdheten av att kvinnorepresentationen i landstinget, stadsfullmäktige, olika nämnder och under krigstid i folkförsörjningen borde utökas. Detta var bl.a. fallet år 1934, då marthorna i stad och bygd rekommenderades att rösta på distriktsordföranden, fröken Fanny Sundström. På mariehamnsföreningens årsmöte 1943 krävdes i klara ordalag plats för kvinnor i folkförsörjningsnämnderna och andra institutioner för att bevaka inte husmödrarnas, men väl familjernas rättmätiga intressen.

Ett betydelsefullt beslut fattades av 1937 års årsmöte. Man beslöt nämligen av staden begära ett årligt anslag om 1.500 mk för att genomföra kostnadsfri spädbarnsundersökning. Framställningen villfors och administrationen bibehölls av marthaföreningen till 1942, då denna samhällsnyttiga verksamhet övergick till Föreningen Folkhälsan. Nämnda årsmöte gjorde vidare framställning hos staden om att en hopptrampolin måtte uppföras för simkurserna samt att ett par lekplatser anläggas i staden. Det senare förslaget förverkligades så gott som omedelbart.

Ett problem, som marthorna kom att befatta sig med i olika repriser under



Marthamöte i Övernässtugan. I mitten ordföranden Elin Nylund.

årens lopp var mjölkkontrollen och mjölkdistributionen. Det skedde 1937 vid kontakt med stadens myndigheter, vidare 1943 hos folkförsörjningsnämnden — hos vilken krävdes bättre ordning vad distributionen beträffar — samt 1945 hos hälsovårdsnämnden, som uppmärksamgjordes på bristande hygien i mjölkhanteringen. — Även försörjningen med fisk fann föreningen inte vara som den borde. I det avseendet uppvaktades folkförsörjningsnämnden i oktober 1943 och i januari 1947 avgav föreningen ett yttrande beträffande ordnad fiskhandel.

Den största händelsen 1938 var dock att föreningen fick ett eget Martha-hem. Den 29 mars undertecknades nämligen arrendekontrakt enligt vilket staden på 25 år överlät den s.k. Övernässtugan till föreningen, som därefter med byggmästare Harry Hellström som sakkunnig inreddes för sitt ändamål. Det första mötet i eget hem hölls den 6 september 1938 och två veckor senare firades föreningens 25-årsjubileum där. Ordföranden, fru Elin Nylund, hälsningstalade och kyrkoherde Tor Beckman förrättade invigningen, medan föreningens historik föredrogs av sekreteraren, fru Elsa Beckman. Distriktsförbundets hälsning framfördes av fru Jenny Granskog och lantrådet Carl Björkman framförde gästernas tack, erinrande om föreningens betydelsefulla samhälleliga insatser.

En annan betydelsefull händelse ägde rum det året, nämligen bildandet av Ab Spinnrocken i Mariehamn för försäljning av åländsk hemslöjd. Det blev ett marthornas eget företag, varvid distriktsförbundet tecknade 30.000 mk av aktiekapitalet, medan filialföreningarna skulle teckna 20.000 mk. Mariehamnsföreningen tecknade en aktie à 1.000 mk.

Det andra världskriget kom och åter stod föreningen inför bekymmersamma år. Hela verksamheten ställdes om och fick en humanitär prägel. Man satte åter i gång en omfattande odlingskampanj, propagerade för anläggandet av köksträdgårdar, där det blott fanns mark för en »säng», ordnade mustberedning, spridde svampkunskap och riktade blickarna på råkostens betydelse. Därjämte återupptogs fröförmedling liksom under första världskriget.

En nyhet inom martharörelsen på Åland meddelades på föreningens möte den 1 juni 1943. Husmorssemestern på Ålands Folkhögskola hade då införts och chefredaktör Julius Sundblom förklarade sig beredd att bekosta en mariehamnsmarthas semester vid den första »inryckningen». Vid samma möte pläderade S. varmt för att marthorna skulle inrätta en barnträdgård i staden. Förslaget föll i god jordmån och föreningen gick helhjärtat in för saken, men kunde inte finna utvägar att lösa lokalfrågan. När föreningen den 20 september samma år firade 30-årsjubileum i all enkelhet var Julius Sundblom festtalare och uttryckte sin glädje över den aktivitet marthorna visat för att få en barnträdgård till stånd. S. hade inte vädjat förgäves — kort därefter tillsattes en barnträdgårdskommitté med fröken Alina Kock som ordförande, och denna fick arbetet i gång utan lokal. Man ordnade barnträdgården i det fria under ledning av »parktanterna» fruar Brita Lindberg och Annie Eriksson. Staden beviljade månatligt bidrag om 500 mk så länge verksamheten var i gång.

Ett nytt betydelsefullt initiativ togs av föreningen 1944, då sonderingar företogs för att skaffa staden en hemsyster. Det drog dock ut på tiden med förverkligandet, men 1948 beviljade staden 36.000 mk i bidrag för hemsysteravlöning under förutsättning att marthaföreningen i övrigt iklädde sig ansvaret och skötte de praktiska åtgärderna. Året därpå blev tjänsten kommunal, men första steget hade i alla fall marthorna tagit samhället till nytta och gagn.

Frågan om att bilda en flickmartha-avdelning hade redan tidigare diskuterats vid olika tillfällen, men en sådan grundades först i november 1946 och hade till en början vind i seglen. Bl.a. anordnade avdelningen året därpå en Morsdagsfest. Något år senare gjorde sig emellertid ledarbrist gällande och verksamheten var under 50-talet av tämligen sporadisk karaktär. 1958 års årsmöte hade bl.a. att ta ställning till frågan om föreningens medverkan i det arbete, som koncentrerats till och kring stadens ungdomsgård. I princip ställde man sig välvilligt till detta, men ansåg att föreningen främst borde försöka blåsa nytt liv i flickmarthaarbetet.

Årsmötet 1947 medförde betydande ändringar i föreningens styrelse. Fru Elin Nylund, som i 21 år lett mariehamnsmarthorna och i 33 år tillhört styrelsen, avsade sig återval. Till ny ordförande utsågs fru Elsa Beckman, viceordförande blev fru Sylvia Strandfält, sekreterare fru Mary Haglund med fru Louise Sundberg som ersättare samt kassör fru Anna Lundqvist. Fru Nylund, som vid ett senare möte samma år kallades till föreningens hedersmedlem och hedersordförande, åtog sig uppgiften som marthastugans intendent.

Liksom andra ideella och kulturella sammanslutningar i staden hade Marie-



Louise Sundberg

hamns Marthaförening utomordentliga förbindelser även utöver landskapets gränser. I juli 1947 hade föreningen besök av en grupp Visby-husmödrar och vid samma tid gästades Mariehamn av ett dussin medlemmar av Håtuna Husmodersförening. Till kontakterna västerut hörde vidare Stockholms läns Husmodersförbund och Waxholms Husmodersförening. Även förbindelserna till rikets svenska martharörelse var hjärtliga och hölls levande genom besök vid Centralförbundets årsmöten, kurser m.m. Ett 30-tal Helsingfors-marthor gästade föreningen 1959.

I trädgårdsutställningen 1947 deltog föreningen kollektivt och tilldelades II pris jämte diplom för sina konserver. Dessutom tillerkändes marthorna Gertrud Brenning och Hilda Westerman var sitt personliga I pris. Vid den stora Ålandsutställningen 1956 var föreningen engagerad på olika sätt, både som utställare och genom effektiva arbetsinsatser vid servering, organisation m.m. På Trobergshemmet har marthorna traditionellt berett pensionärerna julglädje, de åländska sjömännen har ihågkommits med julgåvor, Sjömansmissionen har regelbundet fått stöd, liksom även internationella hjälpaktioner. — En s.k. barntjänst har under många år varit verksam, inom vilken medlemmar ställt sig till förfogande som barnvakter, bl.a. i samband med kommunala och andra val.

På våren 1950 var marthastugan i behov av reparationer, kostnadsberäknade till 17.000 mk. De utfördes av staden och i juli samma år presenterade föreningen sitt hem vid en visning med kaffebjudning för stadsfullmäktige och stadsstyrelsen, vilka säkerligen konstaterade att de investerade pengarna använts till samhällets fromma.

År 1960 — på tröskeln till stadens jubileumsår — drog sig fru Sylvia Strandfält tillbaka ur föreningens styrelse. På årsmötet ägde ordförandeskifte rum i det

att fru Elsa Beckman efterträddes av fru Louise Sundberg. Den förra kvarstod som viceordförande. I styrelsen nyvaldes fru Gertrud Brenning. Fru Ragna Sanders begärde befrielse från sekreterarposten då hon var starkt engagerad genom ordförandeskapet i distriktsförbundet. Hon ersattes med fru Göta Sundblom. Till bibliotekarie utsågs fru Margaretha Ekblom.

Inför stadens jubileum kan framhållas, att ett flertal av föreningens medlemmar under årens lopp gjort betydande insatser även inom Ålands Marthadistriktsförbund.

Idrottssträvanden

Den omständigheten att speciella idrottsföreningar grundades vid en relativt sen tidpunkt på Åland betyder ingalunda att intresse för idrott och fysisk fostran saknats i landskapet och dess huvudstad. Exempelvis seglingen har som sig bör gamla anor — Åländska Segelsällskapet tillkom redan år 1898 — och gymnastik och olika idrottsgrenar omhuldades flitigt långt före ingången av Mariehamns stads andra halvsekel av bl.a. ungdomsföreningarna, de frivilliga brandkårerna m.fl., medan exempelvis simningen och dess undervisning i egenskap av samhällsnyttig kunnighet lancerades av marthaföreningen.

Överhuvudtaget är det förvånande hur mångskiftande idrottssträvandena var redan i början på detta sekel, ehuru specialorganisationer saknades. Bl.a. gymnastiken stod högt i kurs och på den tiden och inemot första världskriget hörde det nästan till saken att programmet vid samkväm, folkfester och andra publika förströelsetillfällen även omfattade en gymnastikuppvisning. I det avseendet har förhållandena ändrat sig i grund och numera har gymnastiken »degraderats» till ett medel att skapa kondition för andra idrottsgrenar.

I ett tidigare skede intog cykelåkningen som tävlingssport en uppmärksammad plats inom åländsk idrott, intresse för kraftsport — både boxning och brottning — gjorde sig gällande och i tävlingsskytte frambragte Mariehamn rentav utövare av mästarklass. Jakten och jaktvården med dess sunda vistelse ute i naturen har likaså gamla anor och rätt märkligt är att den finländska scoutrörelsen har sitt upphov i Mariehamn.

Visst hade idrotten också sina vedersakare. Man ansåg att idrotten tog tid i anspråk, som kunde utnyttjas för nyttigare ändamål och dessutom fanns en opinion mot att idrottsövningar genomfördes på sön- och helgdagar. När folkskolläraren i Föglö Viktor Strandfält — sedermera lantråd — bildade Idrottsföreningen Vågen, då seklet ännu var ungt, kommenterades detta i tidningen Åland med påpekandet, att initiativet blivit populärt bland ungdomen, men »en styggelse för de äldre».

Den 30 september 1916 föddes Gymnastik- och Idrottsföreningen Start. Till ordförande utsågs initiativtagaren, gymnastiklärare N. Böök, och man beslöt om anslutning till Finlands Svenska Gymnastik- och Idrottsförbund. Före-

ningens program omfattade gymnastik, allmän idrott, skid- och skridskoåkning. Som en kuriositet kan nämnas, att Henry Pettersson vid Starts tävlingar i september 1917 tilldelades 20 mk i pris för sin seger i höjdhopp. Prissumman hade donerats av konsul Erik Nylund och agronom Gösta Lindeman. 20 mk var på den tiden en hel del pengar — i dag hade den spänstige Henry P. troligen blivit proffsförklarad!

Redan 1919 fann Start sin efterföljare i Idrottsföreningen Kamraterna, vars stiftare var ingenjör Einar Meincke, gymnastiklärare Henning Forss, bankdirektör Arthur Cederqvist, direktör Frans Sundström och studeranden Lars Korsström. Den 19 december samma år valdes Forss till ordförande. Verksamheten ända fram till 1922 kännetecknades inte av någon särskild livaktighet, troligen beroende på att bl.a. Ålandsfrågan vid de tiderna helt fångade medborgarnas sinnen. Från 1921 kan emellertid nämnas att den första i lokaltidningen genom annons förhandsreklamerade fotbollsmatchen spelades den 15 oktober »på ängen vid garveriet» på norra kobetet.

Ett viktigt beslut fattades 1922 i stadsfullmäktige, som beslöt berättiga IFK att disponera ett område »västerom garveriet som idrottsplan». På hösten anordnade föreningen en turnering i »den vackraste av alla idrotter, det ädlaste av alla spel», d.v.s. tennis. Bland det årets idrottsevenemang må också i detta sammanhang ihågkommas tidningen Ålands gångtävlan den 10 september, öppen »för alla friska ålänningar mellan 25—40 år samt däröver». Respektive grupper hade att tillryggalägga 15 eller 10 km. En av gruppsegrarna var sjökapten K. A. Fredriksson. Det kan framhållas att chefredaktör Julius Sundblom intog en mycket idrottsvänlig hållning och framträdde i många sammanhang som prisdonator. Särskilt synes han ha omhuldat motionsidrotter och simning.

Den 18 juni 1922 inträffade en annan stor händelse i Ålands idrottsliv. Då gästades nämligen Mariehamn av ingen mindre än olympiasegraren 1912 Hannes Kolehmainen. Inför en publik om 3.000 personer löpte han 10.000 m mot två femmannalag — ett från staden och ett från bygden — och segrade suveränt på 33.48,8 mot bygdelagets 34.55,3 och stadslagets 35.24,0. Av ålänningarna hade Frej Liewendahl bästa tiden på delsträckan 2.000 m, noterande 6.30,0. När Hannes avreste på kvällen bars han i guldstol ombord på båten, överhöljdes med rosor och hyllades i tal av sedermera bankdirektör Jan Sundberg. —

På hösten 1922 representerades IFK i boxning vid tävlingar i Åbo i lätt tungvikt av H. Östling, som ställde upp mot den då för tiden internationellt kände finländaren av estniskt påbrå von Plato. Efter tre ronder dömdes matchen oavgjord och i en extra rond ansågs von P. vara den aggressivare och tilldömdes segern.

Ett namn, som betytt mycket då det gällt att väcka idrottsintresset på Åland är Frej Liewendahls. År 1923 hade det redan förekommit ofta i IFK:s resultatförteckningar, men den 14 september nämndes det också i större sammanhang. Då segrade nämligen L. i Åbolands distriktsmästerskap på 800 m (2.03,2) och vann dessutom 400 m på 53,5 och 1.500 på 4.21,5 vid tävlingar i riket. »Unge

Liewendahl har vid dessa tävlingar fört de åländska färgerna med den äran», skrev lokalbladet. Men det skulle komma än bättre — året därpå kvalificerade han sig för olympiaden i Paris, där han startade på 1.500 m och laglöpning 3.000 m (numera slopat från programmet). I den senare grenen tog Finland bronset.

För att slå ett slag för utbyggnaden av idrottsplanen beslöt styrelsen 1925 att anordna ett stort lotteri med 50.000 lotter à 2 mk. Tidningen Åland skrev med anledning av initiativet: »Då IFK nu påtagit sig uppgiften att anlägga en tidsenlig idrottsplan på Åland, bör detta hälsas med största tillfredsställelse av alla, som hysa förståelse för idrott och fysisk fostran.» — Märkligt nog hade denna vädjan ingen verkan, ty lotteriet blev ett stort fiasko. Det inhiberades på grund av ringa lottåtgång och sålda lotter återköptes.

Tennisbanorna i Badhusparken hade dittills iordningställts och underhållits av intressenterna, bl.a. genom talkoarbete. År 1925 beviljade stadsfullmäktige 2.000 mk för ändamålet. Från samma sommar är också det första fotbollsreferatet i tidningen Åland att notera. Det gällde f.ö. en internationell match. IFK mötte nämligen ett matroslag från ett i hamnen befintligt svenskt örlogsfartyg och segrade med 7—1, varvid — enligt referatet — »magister Forss» sköt första målet. Överhuvudtaget använde sig reportern av samtliga spelares titlar. Sedan dess har emellertid idrotten demokratiserats en hel del. Det blev mera svenskt besök den sommaren. Sim- och Idrottsklubben Hellas från Stockholm kom 150 man stark — aktiva med anhöriga och supporters — den 5 juli till Mariehamn med s/s Borgholm, som chartrats för resan. Det blev rena folkfesten med bl.a. hornmusik av gästernas egen orkester, simuppvisning och friidrottstävlingar, i vilka bl.a. Erik Byhlén (tvåa på 800 m i Amsterdam-olympiaden 1928) deltog. På 100 m ställde Axel Kuffschinoff upp mot den namnkunnige svensken. Stadens kommande borgmästare, mångdubbel finländsk mästare på sprinter- och medeldistanser, låg väl till under loppet tills en ilsken hund rusade honom i fötterna och förstörde hans chanser.

I februari 1926 anordnade IFK skidtävlingar och i klassen gossar under 16 år dök namnet Nils Dahlman upp. Under årens lopp hann han sedermera med att erövra åländsk mästartitel i ett flertal grenar för att 1936 kröna sin idrottsmannabana genom att bli SFI-mästare i tiokamp vid tävlingar i Hangö.

Året 1927 blev ett historiskt år, ty nu kom det vind i seglen vad idrottsplanprojektet vidkommer. Stadsfullmäktige beslöt nämligen att på 25 år och utan arrende låta IFK disponera ett område på stadens norra utmark. Det skulle emellertid ännu dra långt ut på tiden innan planen var verklighet. På hösten samma år gick IFK in för att bilda en boxningssektion, därtill troligen uppmuntrad av de framgångar mariehamnaren Jonny Hellström (Finlands representant i weltervikt vid olympiaden i Amsterdam) uppnått i ringen. Han var en typisk representant för den engelska stilboxningen, när den är som bäst, och saknade under sin glansperiod fullvärda motståndare på finländskt håll. Sektionens livslängd gick dock inte över något större antal ronder . . .

Mariehamn runtloppet genomfördes »enligt hävderna» första gången i mitten på 1920-talet, men synes från början ha varit en IFK:s egen angelägenhet. Från 1928 noteras, att endast två IFK-lag konkurrerade om segerpalmen, varvid A med Erve Karlsson, Oskar Sundström, »Mikkus» Eriksson och Henry Pettersson besegrade B-laget. — Den 8 juli deltog Frej Liewendahl i Helsingfors i olympiska uttagningstävlingar och segrade på 800 m samt blev femte på 1.500.

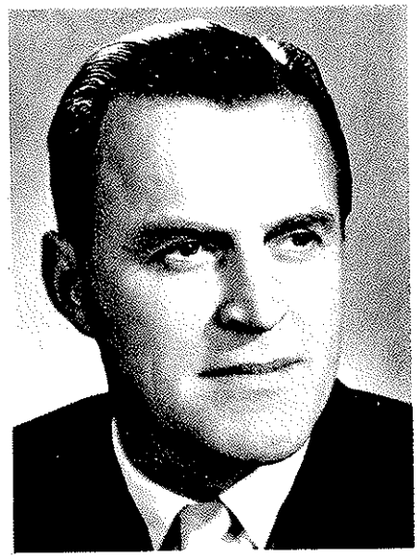
Från 1928 och några år framåt lade IFK särskilt an på cykelåkning. Till snabbåkarna hörde Alex och Nils Dahlman, av vilka den förre nämnda år deltog i cykelloppet Åbo-Salo-Åbo. Han var den första åländska cyklisten, som gick till start i riket. Något år senare åkte Harry Lindfors fram i rampljuset som strong cyklist. — På hösten 1928 var idrottsplansfrågan åter på tapeten. IFK hade begärt 30.000 mk i anslag för utbyggnaden och stadsfullmäktige ställde sig i princip välvilliga, men sköt på avgörandet till dess att ritningar och kostnadsförslag anskaffats från experthåll. För dessa beviljades sökanden 3.000 mk.

I juni 1929 besöktes IFK av byggmästaren Aug. A. Karlsson från Åbo, ordförande i Turun Urheiluliitto och fackman på idrottsanläggningar. Han fann det planerade idrottsplansområdet lämpligt och välbeläget samt åtog sig att utföra ritningar jämte kostnadsförslag. Staden beviljade 15.000 mk för planens iordningställande, men budgeterade inget anslag för 1930, då föreningens anhållan om dylikt ansågs vara otillfyllest motiverat.

I slutet av juli 1930 var den svenske siminstruktören O. Paulsson verksam i Mariehamn och som avslutning på kursverksamheten var promotion och simuppvisning anordnad vid Lilla holmens simhus. Promotor var vicehäradshövding W. Becker och ett 50-tal pris hade skänkts. Vid prisutdelningen talade bl.a. dr Artur Gylling. Intresset för simsporten delades på den tiden av alla samhällskretsar.

Vid IFK:s årsmöte 1931 meddelades att föreningen dittills satsat 66.575: 15 på idrottsanläggningen. Av landstinget beviljades föreningen samma år 5.000 mk i bidrag till idrottsplanen.

I april 1932 fattade stadsfullmäktige ett viktigt avgörande. Man beslöt nämligen att staden skulle ikläda sig borgen för ett 40.000 mk:s amorteringslån, som Finströms Sparbank var beredd att bevilja IFK mot låg ränta för idrottsplanens slutliga iordningställande. Staden förbehöll sig emellertid rätt att genom drätselkammaren övervaka arbetenas framskridande samt att medlen skulle utanordnas successivt. Beslutet var enhälligt och föreningens egna insatser i samband med planbyggandet vann fullmäktiges erkännande. — En stor händelse inträffade den 4 september 1932, då Mariehamns idrottsplan togs i bruk — ehuru inte alldeles färdig. I de stora friidrottstävlingarna var utom IFK även SIF, IFFK och IF Fram representerade och det omtalas i ortstidningen att inträdesavgift för första gången uppbars i friidrottssammanhang på Åland. Tre nya Ålandsrekord noterades — av Gösta Bryggman, SIF, med 36.53 i slägga, samt av Nils Dahlman, IFK, i kula med 13.51 och diskus 38.24. Den senare var vid det laget ännu junior. — Till IFK-ordförande 1933 utsågs Nils Byman.



Nils Dahlman, stadsfullmäktiges viceordförande, i unga år en framstående idrottsman.

Den officiella invigningen av idrottsplanen skedde den 15—16 juli 1933 i samband med internationella tävlingar. Högtidstalet hölls av bankdirektör Jan Sundberg, ordförande i Ålands Idrottsdistrikt. I de glansfulla tävlingarna startade bl.a. landslagsmännen Börje Strandvall från riket samt Pelle Pihl och A. Fernström, Sverige. Stockholms Göta, Fredrikshovs IF, Duvbo IK, Sundbybergs IF representerade svensk samt Helsingfors IFK och Turun Urheiluliitto finländsk idrott. Med anledning av evenemanget skrev Idrottsbladet i Helsingfors: »Genom planbygget kunna idrottsmän från främmande orter inbjudas. Så har idrottens brygga slagits över till Sverige och fastalandet och utan tvivel kommer detta att ge en epokgörande vändning åt idrotten på Åland». Sedan dess har tre decennier flutit hän under ett tidsskede, kännetecknat av snabb utveckling på alla områden. Också idrottsanläggningen i Mariehamn har distanserats av tiden.

Åland representerades på hösten vid SFI:s mästerskapstävlingar i Hangö, där Nils Dahlman belade andra platsen i tiokamp. Dessutom deltog SIF:arna Gösta Bryggman och Lars Nordblom framgångsrikt i tävlingarna. — Stadsfullmäktige beslöt i oktober att bevilja IFK borgen på ett nytt amorteringslån för täckandet av slutkostnaderna för idrottsplanen om 34.500 mk under förutsättning att lånet fås på fördelaktiva villkor.

Den 30 juni—1 juli 1934 hade IFK inbjudit till stora internationella tävlingar och anmälningar hade inkommit från bl.a. Hellas, Linnea, Göta, Mode, Fredrikshov och Södermalm i Stockholm, Södertälje IFK, samt TUL, Åbo. En särskild fläkt gavs tävlingarna genom att musikkåren från besökande brittiska kryssaren Neptune konserterade. Av resultaten bör främst nämnas Lars Nordbloms åländska rekord i längd på 654 cm. — Som säsongens höjdpunkt det året betecknas

landskapskampen mot Åboland på »utländskt botten» den 18—19 augusti, som hemfördes av Åland med 64—53 poäng. Till segern bidrog särskilt Lars Nordblom, SIF, jämte IFK:arna Nils Dahlman och Jorma Lindberg.

Åland-Åboland möttes den 13—14 juli 1935 för andra gången i friidrott, varvid åbolänningarna skickades hem eftertryckligt slagna med 70—48 poäng. Nytt spjutrekord med 52.68 noterades av Jorma Lindberg.

Våren 1936 infördes Idrottspropagandadagen av IFK i samband med Mariehamn runtloppet. Till programmet hörde bl.a. firmastafett i två klasser, där 28 år var åldersgräns, samt en fotbollsmatch mellan »Pedagoger» och »Tjänstemän». Sjöbevakningen vann 4 × 100 m i äldre och Ålands Centrallag i yngre kategorin. »Pedagogerna» visade sig veta mer om fotboll än sina konkurrenter och segrade med 3—1.

I fotboll noterade IFK 1936 en synnerligen livlig säsong. Tre matcher spelades mot »utombys-lag», nämligen IK Sture, Stockholm, Svenska Normallyceum, Helsingfors och Åbo IFK. Samtliga gick förlorade med 6—0, 2—0 respektive 4—0.

Fjärde landskapskampen mot Åboland gick på bortaplan 1937 och resulterade i åländsk seger 63—55. Vid tävlingarna dök 17-årige IFK:aren Åke Bamberg, tvåa på 400 m, upp som en komet. Jorma Lindberg noterade nytt ålandsrekord i tresteg med 13.34.

Dragplåstret vid 1938 års Idrottspropagandadag var fotbollsmatchen Teaterföreningen-Sångens Vänner. De förra fann sig i rollerna och segrade med 3—1. I firmastafetten startade inte mindre än 15 lag!

Det första utbytet Åland-Roslagen i friidrott ägde rum den 13 augusti 1938 och slöt 59—59 i poäng, men med seger för värdarna, som vann det avslutande stafettloppet. IFK:s Åke Bamberg noterade ålandsrekord med 53,0 på 400 m. Såsongen som sådan hade både ur IFK:s och ÅID:s synpunkt varit den mest framgångsrika hittills. Men malört blandades i glädjebägaren. Åke Bamberg, utan tvivel en av åländsk idrotts största begåvningar, insjuknade svårt och återvände inte till idrottsarenorna.

Säsongen 1938 var synnerligen livlig ur fotbollssynpunkt. IFK spelade sammanlagt 30 matcher, därav mot Pargas IF på bortaplan. Siffrorna blev 3—0 till värdlaget.

År 1939 blev ett mörkt år för åländsk friidrott med bakslag i utbytet med Åboland (52—66) och Roslagen (45—73). Med anledning av IFK:s 20-årsjubileum hölls den 2 juli stora friidrottstävlingar med deltagande av bl.a. världsmästaren i spjutkastning Yrjö Nikkanen. En ny förmåga inom IFK, 15-årige Sune Lundberg, utgjorde vid dessa tävlingar det stora glädjeämnet genom sina segrar i längd och på 100 m.

Vid IFK:s årsmöte 1940 uppdelades på Egon Häggbloms förslag verksamheten på sex sektioner, för friidrott, fotboll och andra bollspel, skid- och cykelsport samt oldboys, damer och pojkar.

Det blev sedermera gånglandskampen som satte färg på år 1941. Mariehamn

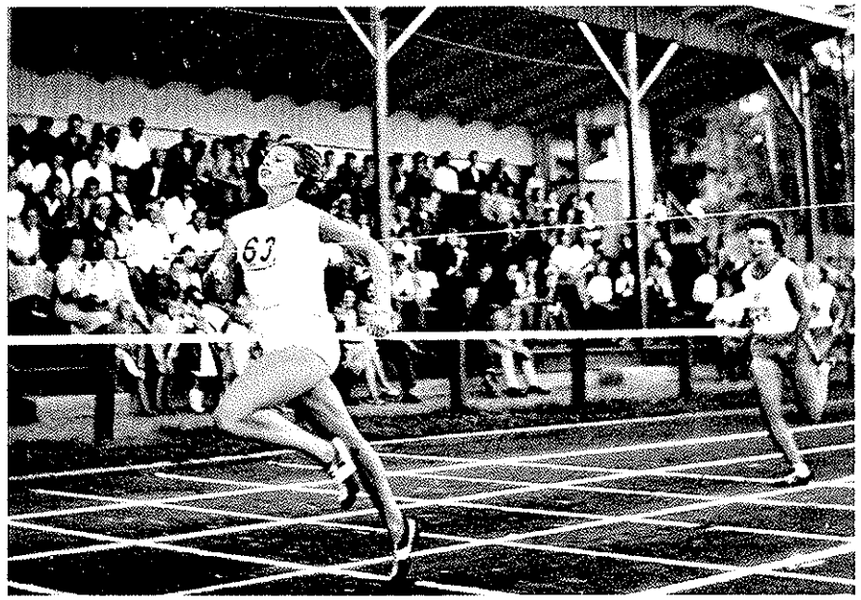
utmanades av bl.a. Sigtuna och Visby. Vidare kan antecknas att en utmaning utgick från tidningen Åland till Åbo Underrättelser. Första »gångdagen» den 4 maj riksmarscherade 116 personer, äldst av dem folkskolläraren Alfred Andersson, som fyllde 70 samma höst. De 15 kilometerna avverkades vidare av lantrådet Viktor Strandfält och landskapssekreterare Werner Becker. Slutsiffran för deltagande mariehamnare blev 1.221 eller cirka 50 procent av stadens befolkning.

Den 15 juni 1941 diskuterades bildandet av eget fotbollsdistrikt för Åland. Som inledare fungerade jur. stud. Nils Dahlman och vid diskussionen, som leddes av fil. mag. Matts Dreijer, uttalade sig samtliga representerade sex föreningar för förslaget. I juli hade stadsfullmäktige att handlägga en framställning från Bollklubben 40, som bildats året innan, om att få disponera gamla idrottsplanen vid f.d. garveriet. Det blev avslag med motiveringen att BK 40 borde samsas i planfrågan med IFK. — Vid IFK:s årsmöte den 29 december begärde styrelsen fullmakt att träda i förbindelse med staden för att dryfta överlåtandet av idrottsplanen mot skälig ersättning. Fullmakten beviljades enhälligt.

Första Getaloppet över 35 km, som arrangerades 1942, bjöd på utomordentliga tillfällen till vintersport. Nio löpare startade och som den verklige storrännaren presenterade sig IFK:s Helmer Karlsson. Hans segertid löd på 3.16.56. — Stadsloppet vanns för första gången på länge av IFK, och terrängmästare blev Erhard Andersson, som för första gången representerade de stjärnprydda. Han kom att bli ett av föreningens trumfkort. På 800 m nådde han samma sommar nytt åländskt rekord med 2.05.0 och den 17 juli startade han på Stadion i Helsingfors på 2.000 m för nybörjare. Det blev en renommerande seger för IFK:aren, som dessutom på SFI-mästerskapen i Helsingfors i augusti blev tvåa på 1.500 m.

Orientering upptogs på IFK:s program hösten 1942 och i första tävlingen som anordnades segrade Y. Borenius bland herrarna och Linnéa Lindfors bland damerna. IFK blev vidare årets fotbollsmästare i A och segrade i »W. J. Dahlman Cup».

Med anledning av IFK:s förslag att staden skulle överta idrottsplanen hänsköts frågan av stadsfullmäktige till beredningsutskottet. Man ville bl. a. ha en ekonomisk översikt beträffande innebörden av övertagandet och dess konsekvenser för staden. Den 22 oktober fattade stadsfullmäktige principbeslut om att överta idrottsplanen, men det dröjde ännu med beslutets verkställighet. Föreningen hade nämligen begärt 50 000 mk i engångsvederlag, motiverande sin begäran med att man av egna medel under årens lopp satsat 126.000 mk på anläggningen. Drätselkammaren hade emellertid låtit utföra beräkningar över vad övertagandet ekonomiskt innebar för staden och hade räknat ut att sedan 1929 totalt 85.790:35 mk beviljats och att minst ytterligare 40.000 mk erfordrades för att sätta planen m.m. i fullgott skick. I mars 1943 beslöt fullmäktige erbjuda IFK en engångsersättning om 20.000 mk eller samma belopp med vilket föreningen häftade i skuld till staden. Dessutom skulle föreningen beviljas vissa lättnader i samband med planens användande. Två veckor senare beslöt IFK på allmänt möte att acceptera fullmäktiges erbjudande. I samband härmed tillsatte staden en idrottsnämnd,



Vid målsnöret.

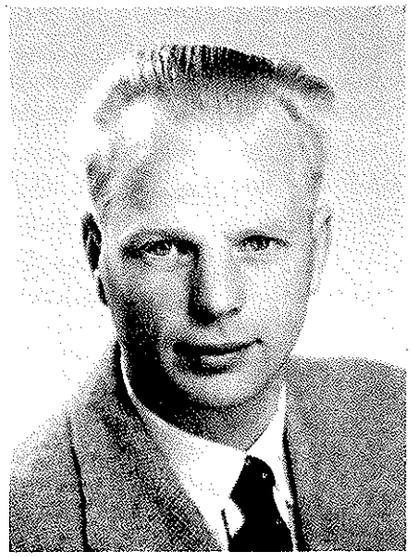
bestående av hrr Hugo Eriksson, Frithiof Lindholm, V. J. Dahlman, Nils Byman och Egon Häggblom.

År 1944 gick i 25-årsjubileets tecken och idrottspropagandadagen samlade 2.000 åskådare, vilka såg den jubilerande föreningen segra i stadsloppet på rekordtid. I augusti hölls jubileumstävlingar i friidrott med deltagande från samtliga åländska idrottsföreningar, Kamratföreningarna i Helsingfors och Åbo m.fl. Den 25 oktober anordnades en jubileumsfest i Societetshuset, där föreningens förste ordförande, lektor Henning Forss, höll festtalet. Närvarande var också ingenjör Meincke. Bägge kallades till hedersmedlemmar. 25.000 mk i donationer överlämnades till föreningen.

Stadsfullmäktige hade i mars 1944 godkänt ett av idrottsnämnden framlagt förslag om att under loppet av fyra år anlägga en stadens idrottspark med gräs- och sandplaner, två tennisbanor m.m. I juni lades löpbanorna om och förseddes med sarg. För ändamålet anslog staden 30.000 mk.

Nils Dahlman efterträddes 1946 på ordförandeposten av Egon Häggblom och såsom viceordförande i bollsektionen inträdde Alf »Kiffa» Lindblad, som sedan dess varit den drivande kraften på fotbollsfronten. Mellan åren 1947 och 1950 fungerade apotekare Carl Sundström såsom ordförande, men 1951 fick idrottens trotjänare Egon Häggblom åter taga hand om klubban. Sistnämnda år togs skidbacken i bruk. Vid samma tid hade staden i ordningställt en isbana, vilket gav IFK anledning att anordna en isgala, varvid konståkerskan Ulla Andersson från Helsingfors visade sin skicklighet. I föreningens styrelse inträdde

Viking Granskog.



Viking Granskog såsom sekreterare. Och frågan om en kombinerad idrotts- och ungdomsgård togs upp till diskussion.

Ordförandeskifte ägde rum 1955, då Viking Granskog axlade ansvaret och fortfarande bär det. Samtidigt genomfördes en stadgeändring om att föreningens styrelse skall bestå av ordförande och endast fyra ledamöter. Vid sin sida fick Granskog kvartetten Egon Häggblom, Eino Parkkinen, Alf Lindblad och Arvid Lindqvist. Under året dök namnet Allan Korpi upp i många sammanhang och på alla sträckor från 400 till 3.000 m.

Ett förslag förelades stadens myndigheter år 1956 om att plats för ett vintersportområde med större skidbacke skulle reserveras på nordsluttningen av Lotsberget. Ett dylikt område avdelades senare och en del förberedande arbeten på dess utformning har företagits, men i stort sett har projektet »stannat i växten». — Under året gick Allan Korpi upp i klass med Svensk-Finlands främsta idrottsmän och visade dessutom lejonklon både i backhoppning och längdskidning.

År 1958 återfinner vi IFK i landskapsserien i fotboll. Bland friidrottarna dominerade Sten Lindholm kortdistanserna i lika hög grad som Korpi medel- och långdistanserna.

År 1959 ordnades en större isgala med en hel bukett isprinsessor från Stockholms Allmänna Skridskoklubb, medan Rotary och Lions »fajtades» i curling. I fotboll placerade sig föreningen i landskapsserien som trea, den mest meriterande placeringen dittills.

1960 blev wolleyboll-spelet populärt och IFK deltog i serien med flera lag. Föreningen anordnade också det året en brännbollsserie för flickor. Till landskampen mot Västtyskland uttogs Allan Korpi på 5.000 m.

Mariehamns IFK har under de gångna årtiondena betytt mycket för stadens idrott, men därutöver för all idrottsutövning i landskapet. Man har mött framgångarna såväl som motgångarna i sann idrottsanda, vilken säkerligen även framöver kommer att prägla föreningens verksamhet.

Friidrotts- och fotbollsutövandet på Åland fick sina takorganisationer i form av Ålands Idrottsdistrikt 1922 och Ålands Bolldistrikt 1942, i vilka representanter från Mariehamn under årens gång kommit att göra vägande isatser.

I ÅID:s första styrelse invaldes sålunda mariehamnarna Einar Meincke, ordförande, Henning Forss, viceordförande, och Frans Sundström, skattmästare. Meincke kvarstod som ordförande till 1926 och avlöstes sedermera av Jan Sundberg 1927—37, Nils Byman 1938—41, Frej Liewendahl 1942—43, Jorma Lindberg 1944—50 och därefter har Alfons Lundberg, Saltvik, stått i spetsen för både ÅID och den år 1948 grundade representationsföreningen i friidrott IF Åland. År 1955 fick distriktet Paul Karlsson — tidigare engagerad i orientering och skidning — som verksamhetsledare och samma år begåvades de bägge distrikten med ett idrottskansli, först i gården Norragatan 23 och sedermera i Mariehamns ungdomsgård.

Ålands Bolldistrikt bildades i mars 1942 som efterföljare till den fotbollssektion, som bestått inom Idrottsdistriktet. I den första styrelsen valdes bl.a. Matts Dreijer, ordförande, samt som ledamöter Erik Rautalin och K.-O. Johansson, samtliga Mariehamn. Redan första året infördes en serieindelning och i A-klassen återfanns IFK, BK-40, Sunds IF, och IF Fram. Magister Dreijer efterträddes som ordförande av landskapssekreteraren, vicehäradshövding Ch. Stormbom och denne å sin sida 1952 av Egon Häggblom. Sedan mitten av 1960 har ÅBD haft en avlönad verksamhetsledare till sin disposition i Jarl Lybeck.

Lawntennis hörde redan på ett tidigt skede ihop med badlivet i Mariehamn och utövades på planen i Badhusparken, numera omvandlad till lekplats för »knattar» av alla åldrar. Medels annons sammankallades spelarna på den tiden för att i talkoarbete iordningställa spelplanen. Den 21 juni 1919 ingick i ortstidningen en kallelse till möte för att bilda en tennisklubb. Först den 19 maj 1928 konstituerade sig klubben och ordförande blev lektor B. G. Limnell samt styrelseledamöter bankdirektör Arthur Cederqvist, tulltjänsteman Armas Fallström samt fröknarna N. Korsström, A. Lindström och A. Widén. Samma år beviljade staden 2.500 mk för att iordningställa tennisplanen med fackmannahjälp. I september nämnda år genomfördes de första klubbmästerskapen, varvid titlarna erövrades av sjökapten Åke Bomanson i singel, fröken A. Lindström damsingel, B. G. Limnell-Henning Forss herrdubbel samt Å. Bomansson-A. Lindström mixed.

Klubbens första tävlingar med gästande spelare (från Åbo LK) ägde rum den 17—18 augusti 1928 och två år senare gick de första internationella tävlingarna vilka sedermera fortgått regelbundet — numera som en hel tennisvecka — av stapeln. Till klubbens internationella utbyte hör vidare sedan 1950 alternerande

klubbkamper mot Norrtälje TK och dessutom har regelbundna klubbkamper mot Ekenäs TK införts 1959. Från den tämligen primitiva planen i Badhusparken har den »vita sporten» överflyttat till de vackert och tämligen vindskyddat belägna planerna i Idrottsparken, där staden 1960 lätt uppföra en paviljong.

Klubbens öden har under de gångna åren letts av lektor B. G. Limnell 1928—38, bankdirektör Bertel Widén 1939—49, rederitjänsteman Victor Bruun 1950—53 och sedan 1960 av veterinär Rolf Vennström.

Skolidrotten har i Mariehamn sedan 1920-talet intagit en framstående plats inom stadens idrottsliv. Bl.a. 1924 omtalas Samlyceets Idrottsklubb, vilken sedermera övergått i Ålands Lyceums IK, tillhörande Svenska Finlands Skolidrottsförbund. Redan på 30-talet gjorde den åländska lärdomsskolan sig känd på skolidrottshåll i riket genom bl.a. Jorma Lindberg och Nils Dahlman och inte minst under senaste år har ÅLIK:arna framgångsrikt konkurrerat om en tätplats bland landets svenska skolor.

Många är de försök som gjorts att popularisera simsporten i Mariehamn. För ändamålet bildades i februari 1943 Mariehamns Simsällskap, som fick musikern Donald Lindroos till ordförande. Början av verksamheten var lovande, men kunde upprätthållas blott under några år.

Skyttesporten odlades redan kring 1920-talet av bland annat stadens frivilliga brandkår och i tävlingar den 13 augusti 1922 deltog även nybildade Mariehamns Skytteförening jämte MFBK, Åländska Studentgillet och Ålands Vänner. I lag utgick akademikerna som segrare. 1927 erövrade farm.kand. A. Granholm från Mariehamn i finländska mästerskapen två titlar, med militär- och precisionspistol. Mästerskapsmärkena överlämnades till honom av skytte-entusiasten P. E. Svinhufvud. År 1940 bildades i Mariehamn hela landskapet omfattande Ålands Skytteförening med vicehäradshövding W. Becker som ordförande. Föreningen omfattade 15 lokala skyttegillen och det i Mariehamn hade ingenjör Einar Sjöholm som ordförande.

Den kvinnliga gymnastiken i staden har i Mariehamns Kvinnliga Gymnastikförening haft en verksam och framgångsrik företrädare. Redan 1911 hölls på enskilt initiativ regelbundna gymnastikövningar för damer och 1912 bildades en Gymnastikförening för Fruntimmer i Mariehamn. Verksamheten hade emellertid sporadisk karaktär. I oktober 1930 bildades Mariehamns Kvinnliga Gymnastikförening med fröken Nanny Korsström som ordförande, fröken Sigrid Eriksson som viceordförande, fru Mary Haglund som sekreterare och fröken Anni Simons som kassör.

Föreningen har därefter regelbundet hållit sina övningar av både mera avancerad art och i motionssyfte. Dessutom har föreningen deltagit i större sammanhang och bl.a. som medarrangör av den stora gymnastikfesten 1956 i Mariehamn med deltagande av till Finlands Svenska Gymnastikförbund anslutna föreningar.



Gymnastikfesten 1956

Segelsport

»Navigare necesse est, vivere non est necesse» framhöll redan de gamla romarna och det är uttytt på svenska, att det är nödvändigt att segla, men mindre nödvändigt att leva.

Efter denna historiska inledning kan man ta fasta på bankdirektör Jan Sundbergs historik över Ålands första seglarsammanslutning — Åländska Segelsällskapet — med anledning av femtioårsjubileet 1947. Författaren framhåller att segelbåten inom öriket var ett oumbärligt trafikmedel ända tills att motorbåtarna blev allmänna. Trots att segelbåten dagligen kom till användning grundades dock inte någon segelförening förrän 1897, ehuru segelsport utövats långt tidigare — mest med en- och tvåmastade allmogebåtar. Även kappseglingar arrangerades långt innan ÅSS tillkom och redan från 16 juli 1876 finns protokoll bevarade från en »regatta» vid Rödhamns lotsplats, i vilken även ett par slupar från Mariehamn deltog vid sidan om allmogefarkosterna.

Den 12 juni 1897 samlades segelintresserade till möte i badhusrestaurangen i Mariehamn och där tillsattes en interimsstyrelse för Åländska Segelsällskapet.

Det första årsmötet hölls i juni 1898, varvid dr K. V. Hällberg valdes till kommodor. Den muntliga traditionen betecknar dr Hällberg, som sedan 1889 sommartid varit knuten till stadens badanstalt, som sällskapets verklige stiftare, framhåller historiografen Jan Sundberg.

Redan 1897 anordnades de första kappseglingarna den första den 25 juli med 32 deltagande båtar, uppdelade på fem olika kategorier. Årsavgiften för farkost fastställdes till fem mark eller 100 mk en gång för alla. Medlem utan farkost

betalade tre mark årligen och kunde bli ständig medlem för 50 mk. »För allmogemans båt betalas en årsavgift av tre mark», bestämde stadgarna.

Dr Hällberg var ända till sin död 1907 den sammanhållande kraften inom ÅSS och vid årsmötet den 22 april 1904 hade han kallats till sällskapets första hedersledamot.

Vid årsmötet 1906 valdes vicehäradshövding Carl Björkman till kommodor. Han var inte blott en intresserad seglare utan också båtkonstruktör, i vilken egenskap han gjort sig ett namn redan som medlem av Nyländska Jaktklubben i Helsingfors. Han kom att stå i spetsen för ÅSS — med undantag av år 1911 — ända fram till 1926.

Redan 1909 togs ett nytt initiativ i det att Bogskärstornet uppställdes som vandringspris vid en havskappsegling till den ensliga fyren ute i Östersjön. Måhända var man något före sin tid, ty sällskapets båtar var i allmänhet av mindre storleksklass och inte byggda för påfrestningarna vid en dylik havsseglats. År 1913 ändrades reglerna för Bogskärspokalen därhän, att man seglade på sträckan Mariehamn-Lågskärs fyr och senare har man seglat om trofén även på andra mindre havsbetonade banor.

Om flagghissningen den 1 maj 1910 omtalar krönikören, att det var med vemod sällskapets ursprungliga flagg — vit med blått kors samt Ålands vapen i övre hörnet hissades, ty genom överhetlig förordning hade föreskrivits att den ryska riksflaggan skulle beredas plats i övre hörnet och landskapsvapnet i det nedre. Den nya flaggan hissades i början av juni.

Åren 1914—18 låg strängt taget seglingssporten nere i de åländska vattnen. I den yttre skärgården var segling förbjuden och det gällde även inomskärs under den mörka tiden av dygnet. Ännu 1915 hölls dock ÅSS-paviljongen öppen för sällskapets medlemmar och årsmöte hölls i vanlig ordning.

Först 1919 återupptogs verksamheten fortfarande med Carl Björkman som kommodor och konsul Jac. Lundqvist som vicekommodor. Medlemsantalet utgjorde då 189, men endast 14 båtar varav 5 segelfarkoster och 9 motorbåtar, var registrerade. Konjunkturerna efter kriget var emellertid rätt gynnsamma och ÅSS-flottan ökade redan 1920 till 8 segelyachter och 16 motorbåtar. Samtidigt gick medlemsantalet upp till 214.

Verksamheten 1922 koncentrerades på uppförandet av sällskapets nya paviljong, vilken invigdes med en festlighet den 3 juli. Årskappseglingen samlade åtta deltagare och seglingen om Bogskärstornet tre. På hösten diskuterades ett förslag om att året därpå anordna en segelvecka i Mariehamn. Förslaget hade väckts av Finlands Seglarförbund och ÅSS beslöt trots betänkligheter att våga sig på uppgiften. Därtill bidrog direktör Frans Sundströms löfte att ställa sig i spetsen för en insamling av medel för att åstadkomma en värdig priskollektion.

Försäsongen 1923 gick helt i segelveckans tecken. Veckans program blev omfattande och inleddes med distanskappsegling Åbo-Houtskär samt Houtskär-Mariehamn. I Mariehamn kappseglades sedan den 28—29 juli, varvid NJK stod för arrangemangen första och ÅSS den andra dagen. 52 båtar var anmälda, bland

dem elva från KSSS, Stockholm, och båthamnen gav ett imponerande intryck med prov på de allra modernaste skapelserna inom segelsportens område. Vid prisutdelningen i samband med festsupé talade bl.a. NJK-kommodoren, dr Henrik Ramsay, och KSSS:s vicekommodor, professor K. Ljungberg.

Vid årsmötet 1926 vägrade kommodor Björkman att motta återval, då han utsetts till Ålands första lantråd — en befattning som krävde all hans tid. För sitt aldrig slappnande intresse till fromma för ÅSS och segelsporten hade B. kallats till hedersmedlem redan 1923. Till kommodor valdes vicekommodoren sedan 1919, drätselidirektör Jac. Lundqvist. Det året utarbetades en instruktion för styrelsen och sällskapets funktionärer, likaså fastställdes hamnordning. Kappseglingsintresset befann sig i en vågdal.

För att motsvara utvecklingen underkastades sällskapets stadgar 1930 översyn. Samma år anordnades den första distanskappseglingen till Degerby och i samband därmed kappseglingar på bana i Föglö-vattnen. Degerby-seglingen blev sedermera tradition. År 1931 antog ÅSS nytt flaggreglemente, enligt vilket sällskapets farkoster skall föra fastställd toppflagg. Samma år erbjöds sällskapet att för blott 1.000 mk överta lotsstugan på Rödhamns lotsplats. Anbudet utnyttjades och stugan reparerades och inreddes som utfärdsmål för sällskapets medlemmar. Genom köpet tillkom också de s.k. Rödhamnsseglingarna.

De närmaste åren kännetecknades av allt större övergång till motorbåtar och då de förbättrade konjunkturerna visade på stegrat intresse för sjösporten konstaterades 1934 att av i sällskapet inskrivna 34 farkoster flertalet eller 18 var motorbåtar.

Till kommodor valdes vid årsmöte 1935 borgmästare Axel Kuffschinoff, som sedan 1931 beklätt posten som vicekommodor. Konsul Jac. Lundqvist hade då undanbett sig återval. En seglarträff anordnades den 12 juli samma år av Svenska Kryssarklubben och finländska Sjöbjörnarna i Mariehamn och ÅSS:s båthamn var då åter samlingspunkt för en ståtlig armada segelyachter.

Inom styrelsen hade man 1937 konstaterat, att allt fler medlemmar sålt sina segelfarkoster och i stället anskaffat motorbåtar. De i registret kvarstående yachterna var nästan alla av olika typer och kunde svårligen sammanföras i samma klass vid kappseglingar. För att höja intresset för de senare väcktes åter förslag om att sällskapet skulle intressera sig för en entypsbåt och blickarna riktades nu på hajklassen. Initiativet i den riktningen torde ha kommit från ingenjör Einar Sjöholm. Styrelsen gick helhjärtat in för förslaget och beställde en hajbåt, vilken utlottades samma år och detsamma skedde 1938.

Sista förkrigsåret 1939 blev livligt. Vid årsmötet utsågs mångårige styrelseledamoten, bankdirektör Arthur Cederqvist till kommodor efter borgmästare Kuffschinoff. Det tävlades om både Rödhamnspokalen och Bogskärstornet. Distanskappseglingen till Degerby återupptogs, då skeppsredare Carl Helin samt Oskar Flodin jämte andra Degerbybor donerat två nya vandringspris. Av tio fastställda fredagsseglingar genomfördes nio.

En märklig långfärd företog Eckeröbon Uno Ekblom med sin i ÅSS inskrivna motorbåt »Eckerö». Han startade den 5 maj 1939 från Mariehamn till Sverige och efter översyn av motorn vidare över Nordsjön och Atlanten till New York, dit han anlände den 14 juli. Den djärve Atlantkrossaren besökte sommaren 1947 hembygden och överlämnade då till ÅSS den flagga och vimpel som »Eckerö» förde på sin långfärd.

Konsul Jac. Lundqvist återkom 1943 som sällskapets kommodor och samma år arrangerades den första Åland-runtkappseglingen i etapper Mariehamn-Isaksö-Horsholm-Lemström. Nio båtar startade, men följdes dessutom av ett flertal båtar utom tävlingen. Även etappmålen var samlingsplats för stora skaror intresserade och denna distanssegling var ursprungligen en av ÅSS:s allra populäraste.

År 1947 fyllde Åländska Segelsällskapet 50 år och räknade vid verksamhetsårets utgång 233 medlemmar, varav två heders- och 26 ständiga medlemmar. Fartygsregistret upptog 32 segelfarkoster och 19 motorbåtar.

Vid ÅSS-skutans roder satt jubileumsåret bankdirektör Thor Österlund, som avlöst mångårige kommodoren, konsul Jac. Lundqvist.

I årsberättelsen konstateras med tillfredsställelse att en återgång till normalare förhållanden ägt rum, vilket kommit till uttryck i livligare seglarumgänge utom landskapsgränserna. Ett annat tecken i den vägen var att havskappseglingarna om »Bogskärstornet» och »Donatus-pokalen» till Lågskär, som under och efter kriget varit inställda, kunde återupptas med inrikesministeriets begivande.

I mitten på juli företog Kungliga Svenska Segelsällskapet (KSSS) och Kungliga Motorbåtsklubben (KMK) en eskaderfärd i österled från Furusund. 28 farkoster deltog och då samtidigt ett antal båtar anlänt österifrån företedde ÅSS-hamnen en ståtlig anblick. I anledning av vikingatåget gav Sveriges konsul i Mariehamn, legationsrådet Hugo Berns ett gardenparty — som man skämtsamt framhöll — i »Berns salonger». Sällskapets jubileumsregatta ägde rum den 26—27 juli med många deltagande båtar. Vid prisutdelningen och seglarbanketten framfördes lyckönskningar av hr A. af Forselles för NJK, av ingenjör Arne Wiklund för Airisto Segelsällskap och av direktör Fritz Westerlund för Åbo Segelklubb. Telegram hade sänts av Finlands Seglarförbund, Helsingfors Segelsällskap, Hangö Segelförening m.fl.

Den officiella 50-årsfesten ägde rum den 13 september i Societetshuset, varvid sällskapets hederstecken i guld överlämnades till förutvarande kommodoren under två decennier, vicehäradshövding Carl Björkman, samt det i silver till tidigare kommodorerna, borgmästare Axel Kuffschinoff, bankdirektör Arthur Cederqvist och sjökapten Karl August Fredriksson.

Med anledning av 50-årsjubileet utgavs en sällskapets historik, författad av bankdirektör Jan Sundberg. Frikostiga bidrag från åländska sjöfartsföretag hade möjliggjort utgivandet.



En ståtlig rad kommodorer. Fr.v. Axel Kuffschinoff, Arthur Gederqvist, Thor Österlund, Anton Häggblom och Bertel Fagerlund.

God tillväxt redovisade 1948, då medlemsantalet ökade med 39 medlemmar till 252. I fartygsregistret var 34 segelfarkoster och 26 motorbåtar införda.

Det föregående jubileumsåret hade gått hårt åt sällskapets kassa och för att hjälpa upp ekonomin gjordes en hänvändelse till ett antal rederiföretag, vilket gav till resultat att sammanlagt 123.500 mk inflöt i bidrag.

För underhåll av sällskapets båthamn beviljade Mariehamns stad 1949 25.000 mk och ekonomiskt stöd inflöt också från ett flertal sjöfartsföretag, sammanlagt 67.000 mk.

Det 53-dje verksamhetsåret inträdde kommodorsskifte i det att skeppsredare Anton Häggblom efterträdde bankdirektör Thor Österlund, som övertog posten som vicekommodor efter rektor Paul Kåhre, som undanbett sig återval. Medlemsantalet ökade till 315.

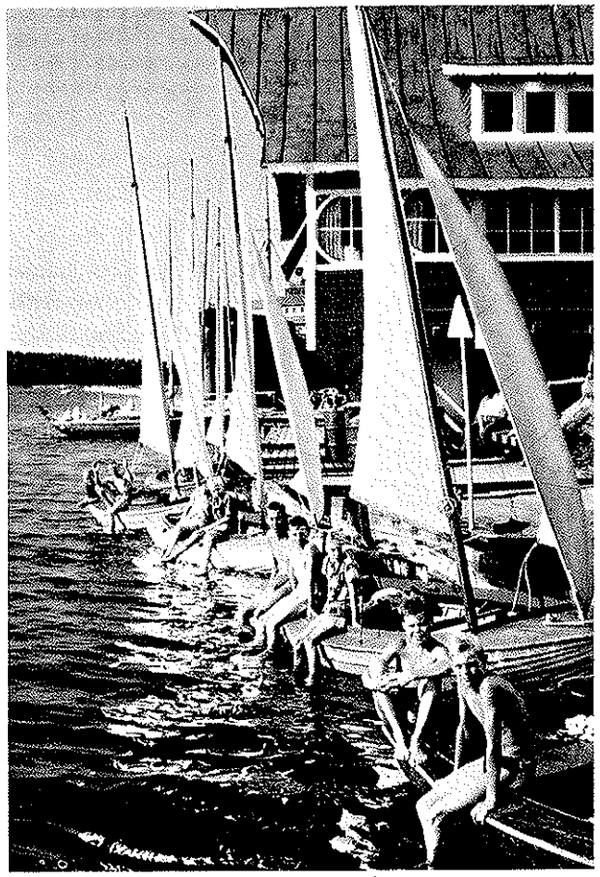
Vid möte i mars 1950 tillsattes en juniorkommitté för att leda verksamheten bland de i sällskapet inskrivna juniorerna. Juniorchef blev dir. Tor Wiklund. Verksamheten kom i gång med föreläsningar och praktiska instruktionstillfällen, vilka fann god anslutning. Genom ett lotteri anskaffades sammanlagt sju »Ersta-jollar», av vilka två utlottades och fem blev sällskapets och junioravdelningens egendom. Dessa användes under säsongen till inte mindre än 234 övningsseglingar.

Den 15 juli 1951 anordnades en kappsegling, i vilken seglarvänner i Roslagen deltog med fyra segelyachter.

Utbytet med Roslagen fortsatte och Öregrund besöktes i slutet av augusti av en ÅSS-eskader, omfattande tio segelfarkoster och två motorbåtar. Men även ÅSS:s klubbhamn var det året livligt besökt — gästboken uppvisar 614 anteckningar.

Under året rustades Rödhamnsstugan upp och reparationer på angöringsbryggorna i båthamnen genomfördes, till vilka staden åter beviljade 25.000 mk i bidrag. Den 29 september tecknades kontrakt med Flodins Slip & Båtvarv i Degerby om leverans av en ny haj för utlottning till den 31 maj 1952.

Junioravdelningens Erstajollar vid paviljongen.

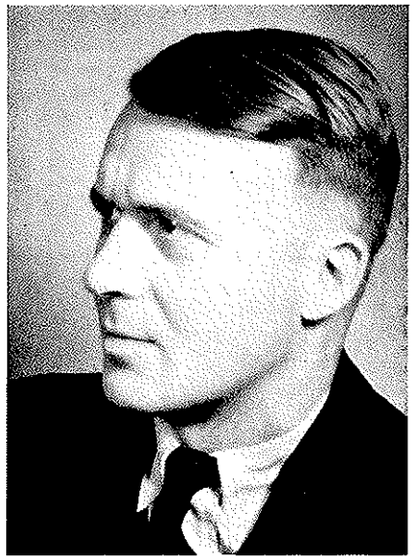


För klubbhamnens underhåll utgick även 1952 ett bidrag från staden om 25.000 mk. Främlingsboken omtalade att 540 gäster varit på besök.

På grund av att 100 år förflutit sedan fästningen Bomarsunds fall hade KSSS och Sjöbjörnarna i samverkan med ÅSS ordnat en seglarträff i Notviken den 18 juli 1954.

En eskadersegling företogs i juni 1955 till Gräddö, där Norrtälje Segelsällskap invigde nytt klubbhus. I ÅSS:s klubbhamn anlades under året en ny förtöjningsbrygga norr om paviljongen. Staden beviljade 100.000 mk i bidrag. Under året besöktes klubbhamnen av runt 700 främmande farkoster.

Tillsammans med Mariehamns Seglarförening hade redan hösten 1956 beslutats att sommaren 1957 anordna en gemensam jubileumsregatta för att fira ÅSS:s 60-och MSF:s 40-årsjubileum. Regattan fick ett i allo glänsande förlopp och det-



Bertel Fagerlund

samma kan sägas om inramningen. Vid jubileumsfesten återfanns ordföranden i Finlands Seglarförbund, jur. dr. J. O. Söderhjelm, och till de bägge jubilerande segelföreningarna överlämnades gåvor av Hangö Segelförening, Helsingfors Segelsällskap, Östhammars Segelsällskap, Svenska Kryssarklubben, Sjöbjörnarna, Rauman Purjehdusseura, Helsingfors Segelsällskap, Gamlakarleby Seglarförening och Norrtälje Segelsällskap. Dessutom anlände ett vågsvall av telegram.

I båthamnen anlades en liten paviljong för tullen. Enligt uppgifter över in- och utklarerade farkoster besöktes hamnen 1957 av 1.201 båtar med 4.106 personer ombord.

Till verksamhetsåret 1958 ägde kommodorbyte rum i det att skeppsredare Anton Häggblom avlöstes vid klubban av lantmäteriingenjör Bertel Fagerlund. Medlemsantalet från det föregående jubileumsåret gick ned till 265. 12 segelyachter och 16 motorbåtar hade besiktigats.

Vid årskappseglingarna i augusti 1959 deltog nio finnjollar från Norrtälje SS, vilket — framhåller årsberättelsen — utgjorde strålande propaganda för seglingssporten i allmänhet och småbåtar i synnerhet.

Junioravdelningens verksamhet var livaktig och omfattade vintertid instruktionstillfällen i seglingsteknik, båtskötsel och underhåll, enklare sjömansarbete och allmän båtkunskap.

Vid 1960 års utgång hade ÅSS 295 medlemmar, vilket betydde ökning med 28. Bland nyförvärven märktes två finnjollar, den ena ägd av sällskapet och den andra av ingenjör Ralf Sjöholm. Budgetförslaget för året uppgick till 550.000 mk.

Under året tog finnjolleseglingarna fart, inte minst genom den konkurrens som besökande Norrtälje-seglare bjöd i flera repriser.

För köp av en finnjolle beviljades ÅSS av landskapsstyrelsen 125.000 mk, medan Mariehamns stad bidrog med 90.000 mk för båthamnens underhåll och med 10.000 mk till juniorarbetet. Dessutom genomfördes ett fastighetsköp på hösten 1960, då hälften av Lökskär i Ytternäs förvärvades av fil. mag. Thorvald Sundblom. Området skall i framtiden kunna användas som klubbhamn. Köpet finansierades genom inteckningslån.

Vid årsmöte den 25 november 1960 valdes styrelse för stadens jubileumsår 1961 och fick följande sammansättning: Bertel Fagerlund kommodor, Thor Österlund vicekommodor, Henrik Gustafsson sekreterare, Brage Mattsson skattmästare, Arne Winter klubbmästare, samt ledamöter Sven Nordlund och Ingemar Palmer.

Med god vind i seglen fortsatte ÅSS sin seglats in i framtiden som en god representant för den anrika åländska segelsporten.

I samband med allmogesegling gäller det att i möjligaste mån förena nytta med nöje, och man får väl utgå ifrån att nyttosynpunkterna i det avseendet överväger. Mot den bakgrunden hade ett antal intresserade den 4 juni 1917 kallat till möte i avsikt att grunda en segelförening i Mariehamn för långkölade allmogebåtar och för att få fram en bruksbåt med goda seglingsegenskaper. Mötet tillsatte interimsstyrelse för Mariehamns Seglarförening, bestående av sjökapten Anders Öström, folkskollärare J. E. Ahlqvist, bokhandlare Gunnar Furstenborg, affärsman Frans Sundström och studeranden Robert Rothberg.

Redan några dagar senare fastställdes stadgarna och till MSF:s förste kommodor utsågs sjökapten Öström. De första verksamhetsåren präglades på grund av orostiderna inte av någon större aktivitet, men redan 1920 tillsattes en byggnadskommitté för att utreda möjligheterna av att uppföra en segelpaviljong i Österhamn — en fråga som fortfarande är olöst. Den frågan kom ånyo upp två år senare, då framställning gjordes hos stadens myndigheter att få uppföra paviljongen på Lilla holmen, där simhuset numera befinner sig. Platsfrågan avgjordes emellertid inte i önskad riktning.

Vid årsmötet 1927 avsade sig sjökapten Öström posten som kommodor och efterträddes av sjökapten Emanuel Eriksson. Föreningens vidare seglats styrdes sedermera av sjökapten Erik Häggblom 1928—29, direktör Frans Sundström 1929—31 och från 1931 ända fram till 1947 av direktör Karl Mattsson. Från årsmötena kan bl.a. nämnas, att föreningen 1939 beslöt bilda ett andelslag, kallat Seglarföreningens Slipandelslag, och för ändamålet arrenderades ett strandområde vid Slemmern nära Ytternäsvägen. Avsikten med företaget var att göra sliptagningen av medlemmarnas farkoster billigare. Kring 50-talet hade slipen behövt upprustas, men då man fann att kostnaderna skulle bli alltför betungande, överläts slipen till direktör Karl Mattsson.

Kommodorer i MSF har efter Karl Mattsson varit: 1947—48 sjökapten Olof Öström, 1948—57 folkskollärare Ingvard Liewendahl, 1957—58 ingenjör Rainer

Mattsson, 1958—59 socialsekreterare Harry Lindfors, 1959—60 tekniker Clarence Karlsson och därefter åter folkskollärare Liewendahl.

Båtbeståndet har omfattat både segel- och motorbåtar och nådde i slutet av 1950-talet upp till 82 farkoster. Medlemsantalet var då 280. Frågan om ett eget seglarhem, respektive paviljong, har under alla de åren varit aktuell. Genom köp och donationer kom kring 1940 Kattgrundet nära Lemströms kanal och den där befintliga fiskarstugan i MSF:s ägo. Förhållandena där var emellertid primitiva, men 1948 satte man i gång med att renovera och utvidga stugan — som då fick namnet Seglarnästet — och vidare uppfördes angöringsbrygga. Arbetena utfördes till övervägande del av medlemmarna själva. Därefter har platsen blivit ett kärt utflyktsmål för MSF:arna.

Tävlingsverksamheten, som i och för sig varit livlig, har inte utgjort A och O för föreningen. Man har därjämte försökt få fram lämpliga båttyper och sedan 1949 har ett 15-tal s.k. Mariehamnssnipor (en sexmeters kostersnipa) byggts och lottats ut. De flesta har emellertid sedermera sålts till riket eller Sverige. Dessutom har 4—5 snurrebåtar och, i samarbete med Åländska Segelsällskapet, ett antal finnjollar lottats ut.

I stor utsträckning har föreningen anordnat kurser, bl.a. i navigationskunskap och allmänt sjömansskap, sjöhistoriska föredrag om och kring Åland har hållits och aktuella filmer har visats. Åren 1952—57 utgavs en egen medlemstidning, kallad »Pejlaren», vilken utkom med några nummer per år.

År 1957 då Åländska Segelsällskapet fyllde 60 och MSF 40 år deltog föreningen i utformandet av programmet för den gemensamma jubileumsregattan och då det jubileumsåret 1961 gällde att stå som arrangör för Nordiska mästerskapen för utbordare på uppdrag av Nordiska Motorbåtsförbundet, iklädde sig MSF, ÅSS jämte Hydro —59 i Helsingfors ansvaret.

Genomgående har föreningen inte engagerat sig för de s.k. klassbåtarna, utan intresset har koncentrerats på bruks- och långfärdsbåtar. För nyrekryteringen och för bibehållandet av seglingsintresset på Åland har man därjämte under senaste år särskilt omhuldat juniorbåtarna och finnjollarna. MSF hoppas därigenom ge den yngre generationen tillfälle att mäta sig med seglarkamrater både östan- och västanhavs.

Humanitära sammanslutningar

Åldringsvården på Åland var länge ett eftersatt problem, som dock numera funnit en i stort sett tillfredsställande lösning, men som särskilt åren efter andra världskriget pockade på initiativ från samhällets sida. Ålänningens läggning har f.ö. aldrig riktigt gillat kommunalvården med sin bismak från tidigare av »fattighus». Därför har de gamla i allan tid stannat hemma i sin stuga, så länge de klarat sig — allena eller med stöd av den i landskapet traditionella grannhjälpen. Efter kriget diskuterades män och kvinnor emellan möjligheten av att i likhet med vad

Johan Lön'roth



fallet var i Sverige inrätta s.k. pensionärshem, i vilka gamla och ensamma kunde beredas hem och tryggad ålderdom mot en överkomlig avgift. I pensionärshemmet är de inneboende hyresgäster, de kommer i åtnjutande av de kollektiva bekvämligheterna — utan att beroendekänslan tynger dem.

Dessa och andra tankar i samband med medborgarnas uppgifter gentemot dem som under ett långt liv fyllt sina plikter i samhället besjälade sjömanshemsföreståndare Johan Lön'roth, då han i juni 1950 kallade fruarna Gunni Berglund och Anna Häggblom till ett diskussionstillfälle i avsikt att utröna möjligheterna att bilda en hemgårdsförening. Hans intentioner omfattades helhjärtat och man beslöt att vända sig till olika personer i landskapet för att gemensamt rikta en vädjan om understöd till allmänheten. Man mötte stor förståelse och uppropet om hemgårds-byggandet undertecknades av de tre intiativtagarna jämte en rad kända personer inom landskapet. Samtliga åländska kommuner var företrädda bland initiativtagarna.

Den 15 januari 1951 diskuterades vid möte i Sjömanshemmet i Mariehamn ett stadgeförslag. För dess överarbetning tillsattes en kommitté, som i sitt arbete fick sakkunnig hjälp av vicehäradshövding Tor Brenning. Förslaget godkändes vid möte den 2 mars 1951. Hemorten för »Föreningen för Ålands Hemgård» blev Mariehamn och första ordinarie styrelsen konstituerades med kamrer, nuvarande stadsdirektör Aron Häggblom, som ordförande.

Redan 1951 genomfördes en insamling, som gav 333.779 mk, varjämte en sockergåva från Sverige gav 90.844 mk genom ett lotteri, vilket genomfördes med hjälp av Mariehamns IFK. Ålänningar i förskingringen, bosatta i Förenta Staterna, bidrog med cirka 350 dollar. Överhuvudtaget visade Amerika-ålänningarna stor förståelse för hemgårdsplanen. Åren 1952—53 genomförde före-

ningen ett lotteri, i vilket vinsterna utgjorde gåvor från »over there» i form av kaffe, thé, torkade frukter, textilier m.m. Nettot blev hela 859.131 mk.

En storslagen gåva fick Ålands Hemgård motta år 1952, då numera framlidne tandläkaren Elis Lundberg donerade erforderlig stock för det blivande bygget. Det året tillsattes en kommitté med uppdrag att finna rätt på en för hemgården lämplig tomt. I anslutning till kommittérades arbete beslöts i november att hos stadsfullmäktige ansöka om att till reducerat pris få förvärva en närmare utpekad tomt. Framställningen möttes emellertid av avslag. Vid årsmötet 1953 avsade sig kamrer Aron Häggblom på grund av bristande tid ordförandeskapet och i hans ställe valdes hr Lön'roth.

Svårigheten att finna lämplig tomtmark löstes genom att föreningen av fil.mag. Torvald Sundblom för 1.118.000 mk förvärvade ett område om 18.000 kvadratmeter vid dåvarande stadsgränsen till Ytternäs. Sakkunniga betecknade förvärvet som ändamålsenligt. För anskaffande av ritningar för Hemgården beviljade landstinget 200.000 mk. Uppdraget att göra eskissritningar gick till arkitekten, professor Hilding Ekelund, Helsingfors.

Vid utgången av år 1960 hade Föreningen för Ålands Hemgårds kapital ökat till 8.081.376 mk. Genom inkorporeringen av delar av Jomala kommun kom dess tomt att ligga inom Mariehamns stads gränser. Det av tandläkare Elis Lundberg år 1959 testamenterade skattehemmanet i Flaka by, bestående av 7,18 hektar åker och 92,65 hektar skog plus hälften av Vålö holme, är till 1 maj 1965 utarrenderat.

Genom medborgarnas offervilja i och fjärran från hembygden i förening med föreningsmedlemmarnas osjälviska insatser har på relativt kort tid ett aktningsvärt resultat åstadkommits. När Mariehamns stad passerade sekelgränsen övervägde man allvarligt inom föreningen att ta steget fullt ut, ehuru man ännu inte hade 20 miljoner egna medel, genom att skrida till förverkligandet av Ålands Hemgård — ett angeläget samhälleligt behov.

»I avsikt att spela jultomtens roll gentemot på ett eller annat sätt mindre lyckligt lottade» som det heter i ett upprop sammanträdde den 7 januari 1921 ett antal stadens damer för att grunda Föreningen Jultomtarna. En senare tid vill göra gällande, att denna jultomte-organisation var märklig så tillvida, att den inte anordnade sina fester m.m. för att samla medel till verksamheten vid juletid, utan mitt uppe i sommaren. Det stämmer endast delvis, ty under föreningens s.k. glansperiod fram till 1927 anordnades dels soaréer och cabaret-tillställningar före jul, dels Barnens dag i Badhusparken vanligen i september månad. Den första styrelsen hade fru Elin Nylund till ordförande.

Föreningen gjorde under sin av aktivitet präglade verksamhetstid skäl för namnet.

Politiska och fackliga organisationer

Ålänningarna har aldrig visat någon särskild entusiasm för politik, om man därmed avser partipolitik och vad den för med sig av upprivande motsättningar

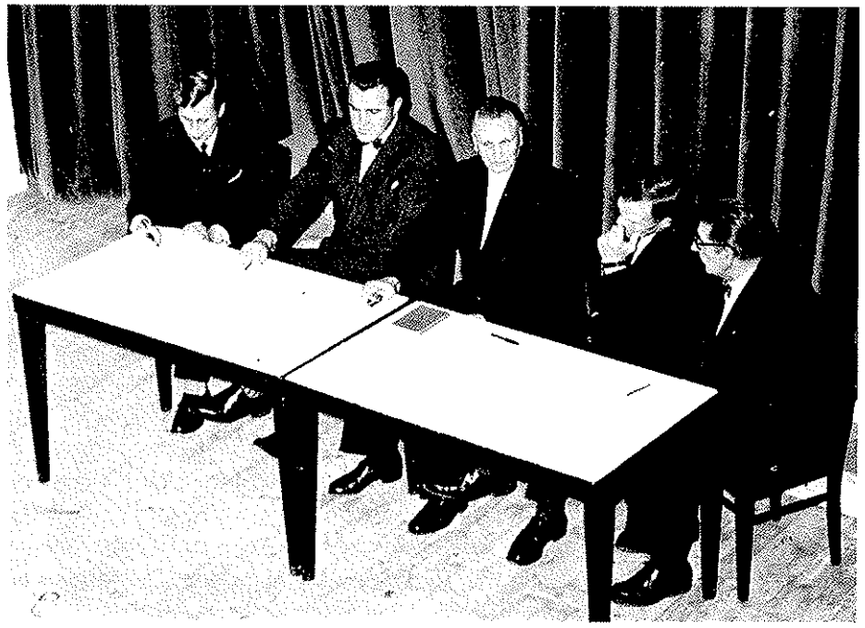
inom samhället. Mången gång får man den uppfattningen, att ålänningen ännu i dag som är omedvetet håller fast vid den gamla tingsordningen, då man kom samman på tingsplatsen för att som fria män resonera sig fram till problemens lösning. Dylika av partihänsyn kemiskt fria opinionsyttringar har förekommit även under vårt sekel — exempelvis i samband med Ålandsfrågan, förfinskningssträvandena o.s.v.

Ser man på saken rent valtekniskt så har ålänningarna inte haft råd att splittra sig i partifällor på grund av sin ringa numerär. De svidande följderna visade sig bl.a. då riksdagsvalen ägde rum tillsammans med den svenska valkretsen i Åboland. På den tiden var det av förhållandena betingat, att en samverkan ägde rum med Svenska Folkpartiet i riket och framförallt dess kretsorganisation i Åboland. I analogi därmed existerade, då Mariehamns stads andra halvsekel inleddes år 1911, en kretsorganisation av Svenska Folkpartiet på Åland med lokalavdelningar åtminstone till namnet i ett antal kommuner. I praktiken var dock organisationen tämligen konturlös. På Svenska dagen 1911 anordnades en medborgarfest i Mariehamn av partiets lokalavdelning i staden och två år senare kan konstateras att chefredaktör Julius Sundblom och häradshövding Hjalmar Sundel tillhörde kretsstyrelsen för Åland som företrädare för Mariehamn. Därefter tiger hävderna evad det gäller regelrätt organisationsarbete enligt partilinjen.

I fortsättningen inskränkte sig arbetet inom folkpartiets ram till sporadisk samverkan vid riksdagsvalen, varvid vissa gentlemannaöverenskommelser — ibland inte utan födslovåndor — träffades med kretsorganisationen i Åboland. År 1930 ingick svenskarna i Åboland valförbund med de finska borgerliga, vilket inte sågs med blida ögon på Åland, ty de finska partierna hade ju — med undantag för flertalet socialdemokrater — motsatt sig de åländska kraven på språkgarantier m.m. På Åland fann man det absurt att samverka i val med ett parti, som i sin tur ingick valförbund med partier, som i de åländska livsfrågorna hade en helt negativ inställning. Man utsatte sig ju för risken att binda ris för egen rygg.

Första gången namnet »Åländsk Samling» nämnes i offentligheten var vid ett allmänt valmöte i Mariehamn den 24 april 1937 inför de då förestående landstingsvalen. Häradshövdingen, sedermera landshövdingen Torsten Rothberg, föreslog nämligen bildandet av en åländsk valorganisation under beteckningen Åländsk Samling, men betonade uttryckligen att det inte fick vara frågan om ett parti i gängse mening. Han föredrog t.o.m. ett stadgeförslag, vilket gav anledning till livlig diskussion. Frågan hänsköts till den allmänna valkommitté, som tillsattes för sommarens val, och därvid stannade initiativet den gången.

Genom den ändrade självstyrelselagen föll sedermera valsamverkan Åland—Åboland bort. Den åländska representationen är säkerställd genom att en riksdagsman väljs inom landskapet. Under 1950-talet kunde emellertid genomgående minskat valdeltagande konstateras, gällande såväl riksdags-, landstings- och kommunala val. Siffrorna har varit de lägsta i riket — ja, lägre än i någon annan demokrati. Man har försökt analysera orsakerna till den skenbara valtröttheten och kommit till den slutsatsen, att den procentuellt låga uppslutningen kring val-



Estraddebatt på stadshuset. Fr.v. byråchef Runar Åkerfelt, vicehäradshövding Nils Dahlman, vicetalman Evald Häggblom, landstingsman Philip Eklöw och landstingsman Viktor Arvidsson.

urnorna är en följd av att Åland saknat en valorganisation med väckande och förpliktande upplysningsverksamhet. En annan bidragande orsak till »valskolkandet» kan emellertid vara, att man i stort sett är nöjd med tingens ordning, ty faktum är ju att valsedeln meränders kommer till användning för att ta ställning *mot* något, inte, eller mera sällan, *för* något.

Vid ett diskussionsmöte, som anordnades den 28 november 1956 i Mariehamn med chefredaktör Bror Sundblom som ordförande och vicehäradshövding Martin Isaksson som sekreterare, fattades beslut om att bilda en partilös valorganisation, varvid det av framlidne landshövding Rothberg föreslagna namnet »Åländsk Samling» antogs. En kommitté för att utarbeta stadgar tillsattes, bestående av chefredaktör Bror Sundblom, sammankallande, vicetalman Evald Häggblom, landstingsmännen Trygve Johansson och Elis Andersson, konsul Lennart Karlsson och vicehäradshövding Martin Isaksson.

Stiftelseurkunden, som är dagtecknad den 31 januari 1957, säger att föreningens ändamål »är att genom upplysningsverksamhet befästa den åländska befolkningens sammanhållning kring de för landskapets självstyrelse och Ålands bevarande som ett svenskt landskap väsentliga frågorna. Föreningen organiserar i detta syfte arbetet för den åländska befolkningens deltagande i landstingsmannaval, kommunala val och riksdagsmannaval samt elektorsval och samverkar därvid med sådana valsammanslutningar, vilka som kandidater omfattar personer,

som — oavsett deras inställning till politiska, sociala eller ekonomiska frågor, kunna förväntas framom annat ställa lösandet av i 1 momentet nämnda frågor enligt åländska linjer». Styrelsens sammansättning vid ingången av 1961 var: Chefredaktör Bror Sundblom ordförande, samt övriga landstingsman Albin Johansson, riksdagsman Elis Andersson, vicetalman Evald Häggblom, bonden Nils Karlsson, bonden John Englund, direktör William Nordlund, gårdsägare Åke Aspbäck, lotsen Sigurd Danielsson och vicehäradshövding Curt Carlsson, sekreterare.

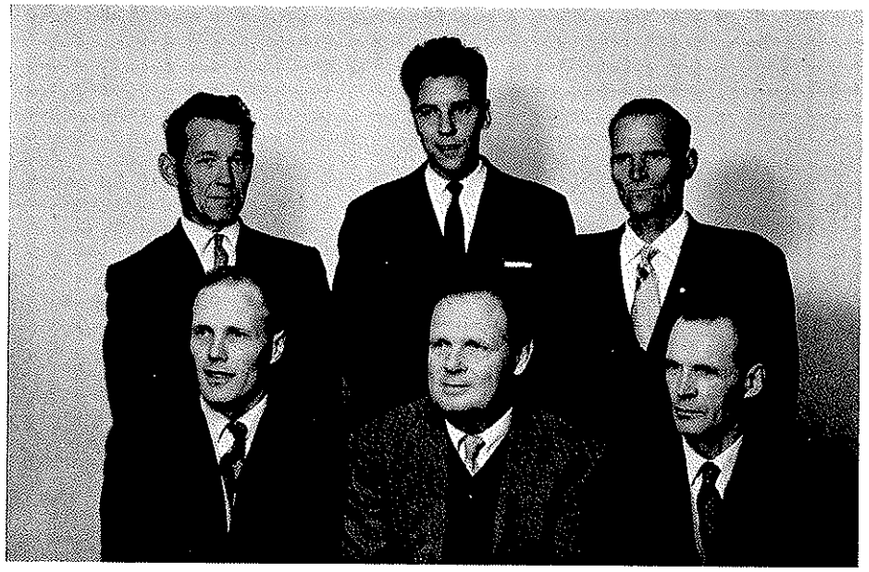
Som en skild sektion anslöt sig till Åländsk Samling den i Mariehamn grundade Avdelningen för löntagare, arbetare, småföretagare, sjöfolk, fiskare och småbrukare, vars verksamhetsområde kom att sträcka sig över hela landskapet. Man kunde säga, att avdelningen representerar »småfolket» enligt socialdemokratiska principer, utan att dock vara partibundet till Finlands Socialdemokratiska Arbetarförbund. Samma kretsar, vilka sammanslöt sig i avdelningen hade redan i april 1954 dryftat bildandet av en valorganisation, som emellertid då icke fick fast form. Efter sammanträden den 28 februari och 3 mars 1957 tillsattes en styrelse bestående av direktör Tore Hansen, ordförande, stuerten Johan Lön'roth, sekreterare, gårdsägare Åke Aspbäck, kassör, ekonom Viktor Arvidsson och fru Ragna Sanders. Det senare mötet fattade beslut om att ansöka om medlemskap i Åländsk Samling. Senare ägde en del förändringar rum i styrelsen och denna bestod år 1961 av radiotelegrafisten Erik Lundqvist, ordförande, ekonom Viktor Arvidsson, viceordförande, folkpensionsombudsmannen Gösta Seffer, sekreterare, gårdsägare Åke Aspbäck, kassör, yrkesskollärare Alf Suominen, lotsen Sigurd Danielsson, och hovrättsauskultanten Annemi Dahlblom.

Sedan Åländsk Samling trätt i funktion har en spirande uppryckning vad valdeltagandet på Åland beträffar kunnat konstateras.

Redan 1908 torde en finskspråkig arbetarförening (Maarianhaminan Työväen Yhdistys) med ett fåtal medlemmar ha grundats i staden och i september 1912 anordnade föreningen — enligt annons i lokaltidningen — en soaré. Åren 1911—12 existerade därjämte Mariehamns Arbetarförening, vars verksamhet därefter synes ha insomnat. Ingendera kom att spela någon politisk roll.

Efter ett föredragstillfälle i Mariehamn den 10 oktober 1937 med riksdagsman Atos Wirtanen — ålänning till börden — som talare bildades Mariehamns Socialdemokratiska Förening vid ett allmänt möte den 9 januari 1938. Bland initiativtagarna befann sig Georg Westerlund och Viktor Arvidsson, av vilka den förstnämnde utsågs till ordförande. Under kriget låg verksamheten nere och därefter försökte man återuppta arbetet, som dock slutligen avstannade 1948.

På initiativ av Viktor Arvidsson grundades slutligen år 1937 på hösten Finlands Arbetarförbunds allmänna fackförening, avdelning Åland, och ur denna sammanslutning utkristalliserade sig senare de fackföreningar som numera representerar yrkeskategorierna murare, byggnadsarbetare, metallarbetare, kommunalanställda, affärs- och kontorsanställda samt hotell- och restauranganställda.



Styrelsen för fackföreningarnas platsorganisation. I nedre raden fr.v. byggmästare Herbert Danielsson, murarmästare Niilo Virenius och målare Paul Selin, stående fr.v. motorskötare Karl Gällros, vaktmästare Gunnar Grönroos och grovarbetare Johan Lindqvist.

Övriga föreningar och sammanslutningar

En förening, som under decenniernas lopp betytt mycket i Mariehamn, är *Gårdsägareföreningen*. Den grundades den 2 dec. 1905 vid ett allmänt möte under ordförandeskap av skräddarmästare J. E. Karlsson. Det stod till en början strid om själva namnet. Man hade först beslutat benämna sammanslutningen »Konstitutionella Arbetarföreningen i Mariehamn», men redan den 13 jan. 1906 var man färdig att ändra namnet till »Konstitutionella Gårdsägare- och Arbetarföreningen». Namnet var en produkt av sin tid. Storstrejken och den konstitutionella kampen med motsättningen mellan socialister och de konstitutionella påverkade tydligen namnvalet.

Föreningens förste styrelseordförande var gårdsägare Johannes Sundström, viceordförande handlanden Axel Johnsson och sekreterare sjökapten J. W. Lindqvist. Föreningen var öppen för alla Mariehamnare och årsavgiften fastställdes till 2 mark.

Under det första världskriget låg verksamheten nere, men sedan gårdsägare Albin Karlsson, sedermera Scott, i slutet av 1916 blivit ordförande, vidtog en synnerligen livlig aktivitet. Föreningen kom med det ena initiativet efter det andra rörande förhållandena i staden och på mötena ventilerades alla allmänna angelägenheter av någon vikt. År 1925 trädde sjökapten Jac. Lundqvist till såsom ordförande och följande år antog föreningen nya stadgar och ändrade namnet till

Mariehamns Gårdsägareförening. Sjökapten Lundqvist höll i ordförandeklubban till år 1939.

Bland anmärkningsvärda initiativ, som väckts inom föreningen och förverkligats bör nämnas utsiktstornet på Badhusberget, där vattentornet senare fick sin plats, Mariehamns Sparbank, som 1960 uppgick i Ålands Sparbank, och springbrunnen nedanför stadshuset. Under det senaste kriget gjorde föreningen mycket för att hålla hyrorna på en förnuftig nivå.

År 1961 fungerade disponent Ole Wikström som ordförande, kassör var sjöingeniör Folke Hansen och sekreterare köpman E. R. Granlund.

Naturligtvis har det funnits föreningar, som arbetat för nykterheten i Mariehamn. Redan på 1890-talet tog predikanten Erik Landell och köpman Isak Rosten initiativ till *Mariehamns Nykterhetsförening,* som ännu på 1910- och 1920-talen var synnerligen livaktig. Föreningen arbetade för sina syften genom soaréer och samkväm med föredrag, och stadens ungdom besökte flitigt dessa tillställningar, där dans och lekar inte var förbjudna. Man företog också utfärder till stadens vackra omgivningar och anordnade kongresser med deltagare från hela Åland och från riket. Ivriga nykterhetskämpar var skräddarmästare J. E. Karlsson och predikant J. R. Häggblom, som länge fungerade såsom föreningens ordförande, medan fröken Helmi Rosten var en trogen sekreterare.

På 1930-talet uppgick föreningen i Ålands Nykterhetsförbund, vars ordförande under många år var konsulent Walfrid Eriksson.

År 1954 bildades »*Förenings-Länken*» med frisör Hilmer Eriksson som ordförande och drivande kraft. Styrelsemedlemmar har varit köpman Erik Backman, skollärare Victor Bertell, konsulent Birger Strandell och fröken Gunhild Perman. Föreningen har anordnat samkväm med föredrag och filmvisning samt spritt litteratur om alkoholens fördärvlighet. År 1957 öppnades en rådgivningsbyrå med Hilmer Eriksson som föreståndare. Byrån fyller numera en viktig funktion inom vårt samhälle. Icke mindre än 107 ärenden handlades under 1960. De berörde alkoholskadade, ungdomsbrott och skilsmässor.

Ålands Fågelskyddsförening har gjort en erkännansvärd insats i stadens liv genom anläggandet av fågeldammen och genomförandet av fredning för skytte i stadens hamnar och i skärgården söder om staden. Föreningen bildades 1927 på initiativ av den store fågelvännen, sjökapten Carl Holmqvist, som under hela sin livstid eller till 1956 verkade såsom inspirerande ordförande. En kunnig sekreterare hade föreningen i lektorn i naturkunskap vid lyceet, rektor Hugo Kranck. En framställning till stadsfullmäktige 1930 ledde till att ett vatten- och landområde vid Lilla holmen avskiljdes till en fågeldamm, som föreningen med hoptiggda medel anlade. Svanar, gäss och ankor seglade kring på vattenspegeln och lät sig matas av ung och gammal. Senare byggde man burar på land för höns- och rovfåglar, men det visade sig svårt att få dessa att trivas. År 1927 lyckades föreningen intressera ägaren av Västergårds i Ytternäs, fil.mag. Torvald Sundblom att ställa hemmanets vidsträckta skärgård till föreningens förfogande såsom fredningsområde. Exemplet vann efterföljd hos flera mindre jordägare, så att fredning-

området snart omfattade hela skärgården från Nåtö till väster om Hammarudda, Möckelö bys vatten och områden i Jersöfjärden. Tull-, lots- och sjöbevakningspersonal erbjöd sina tjänster för övervakningen av fredningen. Sedan staten hade ställt Signildskärs skärgård till föreningens disposition för fredningsändamål inrättades här år 1929 en ornitologisk station för observation och ringmärkning av flyttfåglar. Denna station upprätthålles alltjämt. Och även fredningsområdena är i stort sett desamma, som under föreningens första år, ehuru numera landskapsmyndigheterna utlyst jaktförbudet enligt gällande lag.

Sjökapten Holmqvist efterträddes i styrelsen såsom ordförande av forstmästare Albin Andrée. Vid årsskiftet 1960—61 fungerade skolföreståndare Otto Berg, alltsedan 30-talet, såsom kassör, kaptenlöjtnant Fjalar Häggblom såsom viceordförande och forsttekniker Jens Harberg såsom sekreterare.

En i staden hemmahörande förening, vars verksamhet satt spår, är *Ålands Folkminnesförbund,* som grundlades 1936 för att upprätthålla friluftsmuseet Jan Karlsgården i Kastelholm och utgiva den kulturella årsskriften Åländsk Odling. Initiativtagare till förbundet var rektor Jan Erik Eriksson vid Ålands Folkhögskola och bonden, fröken Fanny Sundström i Träsk, vilka båda tillhörde den första styrelsen. År 1944 uppstod tanken på att anlägga ett friluftsmuseum i Mariehamn i den vackra Tullarns äng — namnet av första tullförvaltaren Calonius, som bodde vid ängen. Då gammelgårdsanläggningen i Kastelholm vid denna tid omfattade endast mangården och ett par bodar, tänkte man sig möjligheten att flytta alltsammans till staden och här fortsätta att samla gamla hus. Planerna korsades av en opinion i Sund, där man inte ville mista denna attraktion. Framställning om att Tullarns äng och Lilla holmen måtte avskiljas till en folkpark gjordes emellertid till stadsfullmäktige, som på våren 1945 beslöt villfara denna önskan. I planen ingick även att i ängen inplantera alla åländska träd, buskar och örter, som inte tidigare fanns där, så att man skulle få till stånd en lokal botanisk trädgård. År 1944 inplanterades sålunda ek, alm, lind, idgran och tibast och senare skogslilja, S. Pers nyckel, guckosko, flugblomster, sötblomster, kungslilja och olika buskarter. I allmänhet har inplanteringen lyckats, men tyvärr har örtbeståndet vid flera tillfällen utsats för svår plundring. Gammelgårdsanläggningen får representeras av Marthastugan, den enda byggnad, som numera står kvar sedan Övernästiden.

Folkminnesförbundet tillsatte för övervakningen av ängen en folkparkkommitté, som bestod av konsulent Walter Danielsson, ordförande, lektor Atle Södergård och fil.mag. Matts Dreijer. För närvarande består kommittén av ordföranden Danielsson, lärarinnan Kerstin Bertell och skogsinstruktör J. V. Lönnqvist.

Tullarns äng är numera i sin vårliga blomsterprakt ett oförlikneligt smycke och under sommarmånaderna tar stadsborna gärna sina rekreationspromenader där.

Årsskriften Åländsk Odling har utkommit i Mariehamn sedan 1938 regelbundet ända tills nu med fil.mag. Matts Dreijer såsom redaktionskommitténs ordförande och kyrkoherde Vald. Nyman, lektor Carl Ramsdahl och konsulent Walter Danielsson såsom redaktionsmedlemmar.

Den åländska *boyscoutrörelsen* är ur flera synpunkter märklig — kanske främst emedan den av kyrkoherden i Mariehamn K. G. E. Mosander på våren 1910 grundade kåren var en föregångare till scoutrörelsen i hela landet. Med anledning av att den första kåren grundats i Finland ingick till kårchefen Mosander en telegrafisk lyckönskan från ingen mindre än scoutingens fader, general Baden-Powell, som då befann sig i Köpenhamn.

Kåren, som 1910—11 hade en numerär om 75 medlemmar, anordnade simkurser med farmaceuten O. Sippel som instruktör.

I en ukas, dagtecknad den 19 september 1911, anmodade dåvarande generalguvernör Seyn senaten att låta upplösa alla »boyscout- och girlscoutorganisationer samt att inställa deras övningar». Diktatet kommenterades i en ledare av tidningen Åland, vari man ställde den intrikata frågan, om det inte var av någon betydelse för tsarmaktens värdighet, att dess representanter drar hela den civiliserade världens åtlöje över sig.

Det hos ungdomarna vaknade intresset för scoutingens sunda friluftsliv och sammansvetsande anda av kamratskap lät sig emellertid inte undertryckas av påbud. Den 28 augusti 1915 bildades patrullen Vargarna med nuvarande landskapsarkeologen Matts Dreijer som patrulledare. Som »korpral» hade han vid sin sida sedermera direktören och skeppsredaren Curt Mattson. Man företog utflykter med båt eller till fots och inte ens den omständigheten, att patrullen en gång anhölls och visiterades av rysk militär inverkade på sammanhållningen mellan ynglingarna. — Då prosten Mosander i juni 1918 avflyttade från Åland riktade han ett tack till Ålands scouter och alla som stött deras strävanden.

Våren 1919 upptogs scoutarbetet ånyo i Mariehamn, där en kår — kallad Ålands Sjöscouter — under ledning av folkskolläraren Rudolf Dahlgren uppstod. Under de följande åren var verksamheten sporadisk, ehuru flera försök gjordes att reorganisera arbetet. Den 3 april 1928 samlades på kallelse av landskapssekreterare Werner Becker äldre och yngre scoutintresserade till möte, varvid Scoutkåren Spejarna bildades med fil.mag. Kurt Gustafsson som kårchef och folkskollärare Otto Berg som vicekårchef. Året därpå utsågs Otto Berg till kårchef, i vilken egenskap han kom att kvarstå i drygt 30 år. Vid sin sida hade han då Sven Lundqvist som sekreterare, Erik Bertell som ekonom, Karl Karlsson som materialförvaltare och Tor Torstensson som bibliotekarie. År 1929 tilldelades kåren för första gången bidrag till verksamheten av Mariehamns stad med 3.000 mk. Den 4 maj 1930 fick kåren egen fana, vilken överlämnades av en deputation bestående av fruar Louise Sundberg, Valborg Olofsson och Ringa Eker. Från år 1936 kan nämnas, att gymnastiklärare Nils Byman utsågs till vicekårchef och sekreterare och att han sedermera ledde en kårens egen gymnastikgrupp. Kassör blev lantmäteriingenjör Bertel Fagerlund, som året innan knutits vid ledningen i egenskap av rådgivare m.m.

År 1937 berättigades Scoutkåren Spejarna av landskapsnämnden att arrendera Styrsöklubben för att där uppföra en utfärdsstuga.

I september 1959 trädde kårchefen Otto Berg tillbaka från sin post och efterträddes av Sigurd Mansnerus, som sedan dess haft Göran Hansen vid sin sida. »Fader Berg» utsågs till kårens hedersmedlem. Han kvarstod därjämte som chef för det åländska scoutdistriktet.

På våren 1933 inledde scoutkåren *Ålandsflickorna* sin verksamhet med fru Ringa Eker som kårchef och fru Louise Sundberg som vicekårchef. Samma år den 18 november trädde kåren för första gången inför allmänheten vid en programfest i Ålands Lyceum. Fru Eker, som var en lika entusiastisk som medryckande ledare, kvarstod i spetsen för Ålandsflickorna i tretton år. År 1938 utsågs fröken Ruth Waenerberg till vicekårchef, fröken Margit Fontell till sekreterare och fru Rachel Östergård till ekonom.

Överhuvudtaget har Ålandsflickorna under årens lopp varit livligt engagerade i humanitär hjälpverksamhet under mottot »Hjälp att hjälpa». Kring årsskiftet 1939—40 insamlade kåren sålunda till Röda Korsets lokalavdelning på Åland den aktningsvärda summan av 123.243:55 och år 1941 på sommaren deltog flickorna i ett arbetsläger, som förlagts till Labbnäs i Geta. Deras insatser i jordbruket fick idel lovord.

När kåren 1943 i maj firade tioårsjubileum räknade den 40 medlemmar. Chef för senioravdelningen var fru Karin Simons och för de övriga två avdelningarna stod fröknar Eva Erikson och Ulla Rothberg i ledningen. År 1947 drog sig fru Eker tillbaka från kårchefens ansvarsfulla uppgifter och efterträddes av fru Simons, som i sin tur också bar ansvarets tunga i tretton år till 1960. Hennes efterträdare blev fröken Cordy-Maj Ceder.

Även i övrigt har ett betydande antal föreningar och sammanslutningar — registrerade eller oregistrerade — varit verksamma i Mariehamn respektive haft anknytning till staden. De har var och en på sitt håll under kortare eller längre tid gjort en insats, främjande kollektivets intressen.

Efter kriget bildades Ålands Distriktsorganisation av *Samfundet Finland-Sovjetunionen,* varvid röster höjdes för att sammanslutningen skulle få självständig karaktär, motsvarande Ålands särställning som självstyrt landskap. Förslaget befanns emellertid inte genomförbart, varför den åländska sammanslutningen kom att utgöra ett distrikt under det hela landet omfattande Samfundet. Verksamheten inriktades på att stärka kulturutbytet mellan Finland och Sovjetunionen samt främja de vänskapliga förbindelserna mellan de bägge länderna, vilket också förverkligats på ett effektivt och planenligt sätt genom att organisationen under årens lopp förmedlat många konst- och kulturbetonade besök på Åland, anordnat exkursioner i bägge riktningar och förmedlat kännedom om Sovjetunionen genom talrika filmvisningar.

Till de sammanslutningar, vilka på mångahanda sätt bidragit till att berika stadens och bygdens kulturliv hör *Åländska Studentgillet,* som år 1913 vid möte i Helsingfors beslöt aktivisera verksamheten. En stadgeändring vidtogs enligt vilken gillets målsättning var att »arbeta för kamratlivets höjande och hembygdens förkovran». Gillet deltog under århundradets första decennier livligt i den åländska idrottsverksamheten, har vidare under flera årtionden stått för resandet av midsommarstången i Mariehamn och desslikes svarat för en julbilaga i tidningen Åland, kallad »Hälsning till hembygden». Dessutom har gillet varit engagerat i olika större aktioner, bl.a. då det gällde tuberkulosens bekämpande i landskapet. — Vid sidan om gillet har vid Åbo Akademi »Åländska Studentlaget vid Åbo Akademi» — bildat i november 1933 — varit verksamt.

I maj 1941 grundades i Åbo en avdelning för Åboland—Åland av *Nordenskiöld-Samfundet,* i vars styrelse landskapsarkeologen, fil.mag. Matts Dreijer invaldes. Enligt stadgarna skulle minst en av avdelningens styrelsemedlemmar representera Åland. — I anslutning till ett föredrag av professor emeritus Otto Hj. Granfelt i februari 1943 bildades i Mariehamn *Juridiska Föreningens i Finland filialavdelning* på Åland, som fick 17 medlemmar vid konstituerande mötet. Föreningens ordförande blev landshövding Ruben Österberg.

Bland de många samhällsnyttiga föreningar, som på olika sätt tjänat staden och dess medborgare, bör nämnas *Föreningen för Sjömanshemmet,* grundad 1883 för »att verka för inrättandet och underhållet av ett hem för sjuka och hjälplösa sjömäns vård». Målsättningarna har sedan dess utvidgats och 1926 startades vid det av föreningen underhållna sjömanshemmet en kock- och stuertskola, varvid hemmets styrelse samtidigt utgjorde principaler för skolan. Från den första stuertkursen utgick bl.a. Johan Lön'roth, sedermera skolans föreståndare. — Redan år 1900 grundades *Ålands Sjuk- och Begravningshjälpkassa* av bl.a. pastor Calixtus Karlsson (Bondestam), fabrikör J. E. Sjöström, faktor Gösta Malmgren, kvarnägare Johannes Sundström och kontoristen P. K. Hansen. Kassan har fört en stilla tillvaro, men inte desto mindre fyllt ett behov på det sociala området. Nyttiga insatser inom hela landskapet med traditionsbevarande prägel har utförts av *Ålands Hemslöjdsförening,* som grundades den 11 mars 1928 på initiativ av folkskolläraren Karl Gustafsson.

Jaktvården på Åland, som särskilt under senaste år blivit en högaktuell fråga, har rätt gamla traditioner. Redan 1881 grundades Ålands Jagtförening bl.a. »för att bekämpa roffåglar, kråkor och kattor». Den avsomnade i början på 1890-talet, men efterföljdes 1895 av *Ålands Jaktvårdsförening,* men nedlade verksamheten kring 1900. År 1924 gjordes ett nytt försök att blåsa liv i den organiserade jaktvården, men det kom inte längre än tillsättandet av en arbetskommitté, bestående enbart av mariehamnare. Ålands nuvarande jaktvårdsförening tillkom den 27 januari 1936 vid möte i Mariehamn, vid vilket lotsen Hjalmar Holmqvist, Möckelö, satt ordförande.

I slutet av år 1942 besöktes Mariehamn av ombudsmannen i Finlands Svenska Kontorsmannaförbund, magister B. Cronhjort, vilket ledde till att en *Förening för affärs-, kontors- och bankanställda* bildades i staden. Dess ordförande blev banktjänsteman Bertel Widén. Vid årsmötet 1943 konstaterades att föreningen hade 74 medlemmar, men antalet nedgick och verksamheten avstannade. — Ungefär vid samma tidpunkt konstituerade sig Ålands lokalavdelning av *Finlands Sjuksköterskeförening* med syster Lina Söderlund som ordförande.

Som farande nation har språkstudier alltid legat ålänningarna nära, vilket lett till att 1947 *Mariehamns Engelska klubb* tillkom och 1960 *Fransk-åländska klubben.*

Många humanitära sammanslutningar är att nämna, bland dem *Mariehamns Rotaryklubb,* grundad 1947, samt *Mariehamns Lions Club,* grundad 1956. Under andra världskriget var ett flertal hjälpsammanslutningar verksamma i staden och landskapet i dess helhet, av vilka kan nämnas Föreningen för den Kvinnliga hjälpverksamheten (senare Föreningen Åländsk Hjälp), Kommittén för de krigshärjade svenskbygderna, Invalidförbundet Stjärnsystrarna, Blå Stjärnan m.fl.

När radion började bli var mans egendom bildades år 1926 i Mariehamn *Ålands Radioklubb* med konsul B. Lundqvist som ordförande. Föreningen arbetade målmedvetet för att avskaffa störningsorsaker. År 1935 diskuterades frågan om att Ab Finlands Rundradio skulle inrätta en relästation på Åland. Man kom emellertid till den slutsatsen att en dylik station skulle försämra Sverige-programmens hörbarhet. Man motsatte sig därför rundradions projekt, men uttalade sig för att den svenska Åbo-stationens effekt skulle förstärkas.

Ungdomsverksamheten i staden var länge oorganiserad. Tillfälliga sammanslutningar existerade, men försvann rätt snart ur bilden. År 1919 nämns sålunda Ungdomsföreningen Iduna och på 1920-talet verkade Mariehamns Kristliga Ungdomsförening med kyrkoherde E. A. Göransson som ordförande. Den 14 september 1944 hölls emellertid konstituerande möte i stadshusets foajé, varvid *Mariehamns Ungdomsgille* kom till. I första styrelsen utsågs Åke Bamberg till ordförande. Gillet visade under de första åren berömvärd aktivitet och tog bl.a. initiativet till Lucia-firandet i staden, men i avsaknad av ledarkrafter avstannade verksamheten i mitten på 1950.

Till de hobby- och förströelsebetonade föreningarna i staden hör *Mariehamns Bridgeklubb,* grundad 1936, och *Mariehamns Schackklubb,* grundad 1954. Bägge har knutit förbindelser med »liksinnade» både i riket och Sverige.

Utan tvivel ges det ytterligare föreningar, som bidragit till allmän förkovran, framåtskridande eller trivseln i den hundraåriga staden, men som av en eller annan orsak inte kommit i krönikörens blickfält.

HÄNDELSER OCH HÅGKOMSTER UNDER 50 ÅR 1911—1961

Av Matts Dreijer

Mariehamns stads 50-årsdag den 21 februari 1911 firades med ståt och pompa. Flaggor och vimplar vajade, ett hornkapell spelade på »handelstorget», d.v.s. nuvarande Sundblomsskvären, och i kyrksalen hölls det festgudstjänst.

På kvällen ägde en medborgarbankett rum i Rådhussalen, som var belägen i Societetshusets norra flygel, »den ståtligaste fest Mariehamn dittills hade upplevt», vittnar Walter Sjöblom. Allt vad staden hade att uppvisa av ämbetsmän, skeppsredare och köpmän var församlat. Borden dignade av läckerheter, ljusen och silvret glimmade och glittrade i kapp med damernas toaletter och leenden. Champagnekorkarna smällde och näktarn flödade, medan talens lysande rad paraderade. Stadsfullmäktiges ordförande, tullförvaltare Leon. Hagman utbragte en skål för stadens välgång. Redaktör Julius Sundblom hyllade bortgångna framstående stadsbor. Kollegan Walter Sjöblom, stadsläkaren Artur Gylling och provinsialläkaren Georg Hornborg talade och höjde glasen. Och slutligen höll redaktör Sundblom ett glänsande tal till kvinnan. Banketten hade härmed nått sin klimax. Vicehäradshövding Carl Björkman avslutade talens rad med ett högstämt anförande, i vilket han prisade den slösande naturskönhet, som präglar staden och dess omgivningar.

Medan denna fest pågick i Rådhussalen, lyste flammande marschaller upp vinternatten ute på torget och fönstren i stadens hus var dagen till ära illuminerade. Sent på kvällen tågade Frivilliga Brandkåren med glimrande facklor genom staden.

Allt var glädje, lycka, harmoni. Det var sålunda i ett verkligt lyckligt tidsskede, som Mariehamn firade sitt halvsekeljubileum. De politiska och ekonomiska krafterna inom vår världsdel och vårt samhälle hade nått ett ovanligt gott jämviktsläge. Ingen kände sig i egentlig mening hotad, betryckt och pressad. Man dansade och log och var förnöjsam. Och knappast någon förstod, att just dessa år, åren före första världskriget, innebar kulmen och slutet på en jämförelsevis lugn samhällsutveckling, som i sig själv genom allmänbildningens spridning och de tekniska framstegen bar fröet till de väldiga sociala och politiska omvälvningar, som har ägt rum sedan dess och ännu inte är avslutade.

Men som sagt, man var sorglös och kände sig fri. Om vintrarna idkade stadens borgare ett intensivt umgängesliv. Och om somrarna befolkades staden av glada och nöjeslystna »badgäster», däribland furstar, generaler och rika köpmän från den ryska metropolen St. Petersburg. Denna mondäna societet angav tonen, och en lätt, för att inte säga en lättfärdig, operettstämning med fester och upptåg



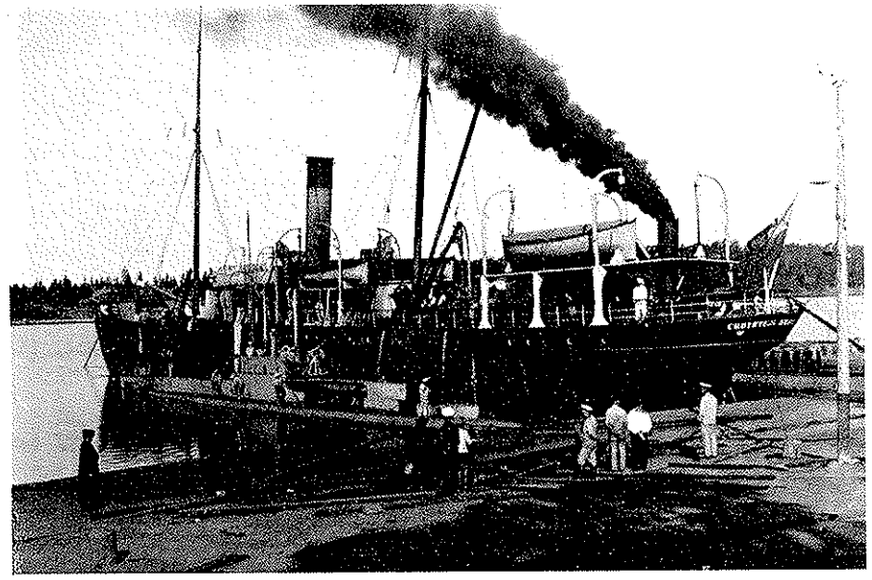
Före första världskriget roade sig stadens societet och sommargästerna med att kläda ut sig på sjusovaredagen.

av alla de slag gav sin speciella charm och bouquet åt dagdrivarlivet i den vackra sommarstaden.

Sjusovardagen, den 27 juli, var en av de stora festdagarna. Då tågade grupper av fantastiskt utklädda sommargäster genom staden och uppvaktade sjusovarna med sång och grytlocksskrammel. Alla var beväpnade med kardborrar och under höga rop och kvinnoskrin utkämpades stundom riktiga kardborrskrig mellan olika partier.

Mitt i denna bekymmerslösa festglädje slog budskapet om Tysklands krigsförklaring mot Ryssland den 1 aug. 1914 ned som en blixt från klar himmel. Ingen hade tänkt på krig och ingen hade trott att krig mellan europeiska folk mera skulle vara möjligt, trots rustningar och vapenskrammel. Ingen skulle ens våga börja, sades det, emedan krigsmaskinerna hade blivit så fördärvbringande.

Ovissheten om huru ett krig såg ut gjorde att både myndigheter och allmänhet tappade huvudet. Sålunda stoppades den 31 juli på kvällen på order av överbefälhavaren för den ryska Östersjöflottan all båttrafik och de talrika sommarfirarna i Mariehamn fann sig plötsligt avskurna från den övriga världen. Det uppstod en ren panikstämning bland dem och den smittade av sig på befolkningen. Efter en livlig telegramväxling ordnades saken naturligtvis. En båt fick specialtillstånd att föra alla främmande bort från Åland, och så småningom kom



Den 27 juli 1916 träffade en tysk flygbomb kajen i Västerhamn tätt invid det ryska moderfartyget för undervattensbåtar.

trafiken åter i gång, dock med särskilt tillstånd för varje resa. Om en tid återgick livet i sin lugna fåra i småstaden Mariehamn.

Till en början berördes Åland praktiskt taget inte alls av krigsutvecklingen. Någon rysk torpedbåt visade sig då och då i Västerhamn och några gendarmer stationerades i staden. Men den 21 januari 1915 kom det telegram, att 200 man ryskt infanteri var på väg, och så rullade det undan. Den 17 februari upphyrde staden för ryska militärens räkning den s.k. tapetfabriken, som låg på tomten nummer 14/15 vid Norra Esplanadgatan. Och den 9 april såg sig stadsfullmäktige tvunget att tillsätta en särskild inkvarteringsnämnd för att förbereda mottagningen av stora truppstyrkor, som skulle överföras till Åland under sommarens lopp. Redan på hösten fick man anledning att bekymra sig för livsmedelsläget, ty den 15 oktober tillsatta stadsfullmäktige en kommitté för uppköp av mjöl och salt för stadsbornas behov.

På sommaren 1915 började ryssarna förvandla ögruppen Åland till en ointaglig fästning. Från hela Åland uppbådades hästar och manskap till de väldiga byggnadsarbetena. Den ryska armén på Åland räknade småningom ca 6.500 man och var till största delen förlagd i staden och dess närhet. Överkommandot residerade i staden. En rysk flottavdelning bestående av torpedbåtar och undervattensbåtar med moderfartyget »Svatitel Nikolai II» baserades i Västerhamn. Stadsborna fick en liten förnimmelse av krigets närhet, då en tysk zeppelinare den 27 juli 1916 anföll Västerhamn och fällde bomber mot nämnda eskader, var-

vid sju ryska matroser dödades och flera sårades. En bomb slog ned på kajen några meter akter om moderfartyget, som var lastat med torpeder och minor. Hade bomben träffat målet, så hade med visshet en stor förödelse åstadkommits i hamnen.

Den ryska militär, som hade stationerats på Åland, var väldisciplinerad och stod under befäl av kunniga officerare. Stadens myndigheter upprätthöll officiella förbindelser med den högsta militärledningen och iakttog härvid hövlighetens lagar. Då amiral Kanin på sommaren 1916 anlände till Mariehamn, emottogs han även av representanter för stadens styrelse.

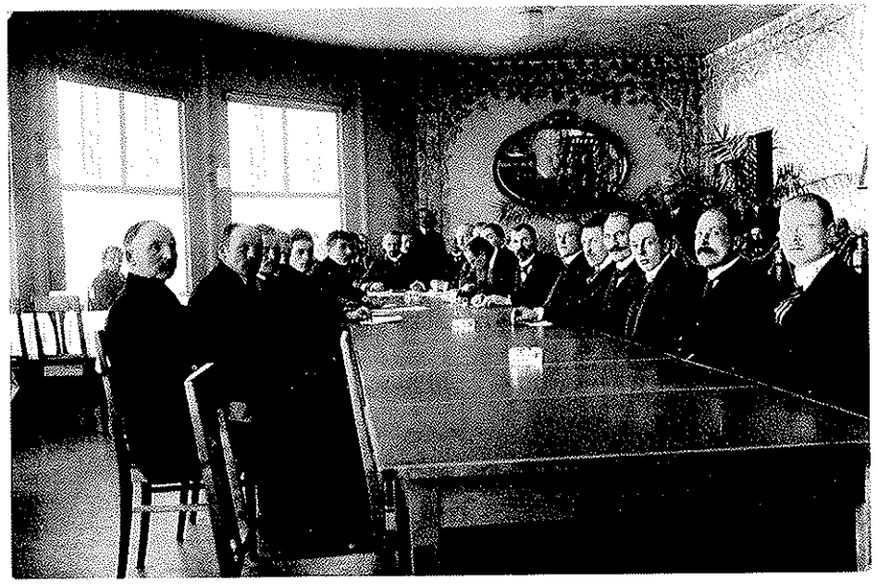
Men för den ryska hemliga polisen och dess handgångna inhemska män var det säkert redan känt, att åländska ynglingar hade sökt sig ned till Tyskland för att erhålla militär utbildning, om vars syftemål inget tvivelsmål kunde råda. Det fanns sålunda skäl till en viss misstänksamhet mot befolkningen från de ryska myndigheternas sida. Då därför det stora badhotellet, som använts såsom kasern, den 29 februari 1916 brann upp, verkställdes för säkerhets skull en ordentlig polisundersökning. Det kunde ju ha varit sabotage. Men det var det säkert inte. Hotellet hade byggts för sommarbruk, ehuru det var utrustat med kakelugnar. Soldaterna, som bodde i hotellet, ville ha varmt, och brassade på, så att någon ugn sprack och elden snabbt fick en förödande spridning i de många gångarna och trapporna. Efteråt har en brandsoldat sagt, att det var den »finaste» eldsvådan i stadens historia.

I mars år 1917 kom revolutionen till Åland och väckte en exalterad entusiasm. Kriget var slut och en era av fred och broderskap mellan alla folk hade tagit sin början, trodde man. På vårvintern besökte ett par medlemmar av den ryska duman Mariehamn och talade till befolkningen på stadens torg. De bars sedan i ärestol runt staden av ryska soldater och civil ungdom.

Men den overkliga freds- och jubelstämningen dog småningom bort. En ny revolution var under förberedelse i St. Petersburg och manstukten bland garnisonen på Åland började visa tecken till uppluckring. Nya för Ålands framtid avgörande händelser förestod.

I början av augusti 1917 uppdrog stadsfullmäktige åt redaktör Julius Sundblom och sjökapten Anders Öström att representera Mariehamns stad vid det märkliga interkommunala möte, som avhölls på Ålands Folkhögskola i Finström den 20 augusti. Vid detta historiska sammanträde fattades beslut om en hänvändelse till Sveriges konung, regering och folk i syfte att få Åland återförenat med sitt gamla moderland. En resolution antogs av de närvarande kommunala representanterna och tillställdes efter någon tid den svenska regeringen. Genom denna åtgärd hade en räcka historiska händelser vidtagit, som ledde till, att Åland avskiljdes till ett särskilt rikslän och erhöll sin självstyrelse.

År 1918 ingick i den stigande orons tecken. Sedan Finlands riksdag med 100 röster mot 88 den 6 december 1917 hade proklamerat landets självständighet, uppdelade sig befolkningen snabbt i tvenne läger, som stod i bitter kamp mot varandra, de vita, som företrädde den politiskt maktägande borgerliga



Representanter för Ålands folk och det ryska soldatrådet sammanträder på Societetshuset i Mariehamn i februari 1918.

falangen, och de röda. I slutet av januari 1918 flammade revolutionens låga upp och ett grymt inbördeskrig utbröt. Den på Åland förlagda ryska militären hade redan på hösten visat tecken på slappnande disciplin och kriminella element bland soldaterna hade t.o.m. förövat blodiga våldsdåd mot den försvarslösa civilbefolkningen. Det finländska inbördeskrigets utbrott försatte denna soldatesk i en upphetsad sinnesstämning, som kunde utlösa oberäkneliga handlingar. Stadens borgare måste därför i all hemlighet försöka vidtaga lämpliga skyddsåtgärder. Sålunda utsattes vakter i bankerna för att hindra brottslingar från att begå stölder och andra övergrepp.

Det labila läget på Åland tillspetsades alldeles kollossalt, sedan en del av Nystads skyddskår, flyende över isarna, den 14 februari hade lyckats taga sig fram till fasta Åland. Tack vare några lyckade överrumplingar mot ryska posteringar på norra Åland erhöll kåren en del viktig militär utrustning men sedan de ryska soldaterna hade hämtat sig från den första chocken och fått klart för sig kårens ringa numerär och bristfälliga beväpning avstannade vidare framryckning och en front bildades tvärs över Åland. Kort härpå ankom förtruppen av Röda gardet från Åbo till Mariehamn och insattes omedelbart i ett anfall mot Godby. Ett par smärre fäktningar utkämpades sedan vid nämnda by. Förlusterna på den vita sidan inskränkte sig till en stupad.

Redan i januari hade en åländsk delegation infunnit sig i Stockholm för att för den svenska konungen och regeringen framlägga ålänningarnas önskemål



Tyska matroser från kryssaren Kolberg på marsch genom staden på våren 1918.

om återförening. Delegationen som stod under ordförandeskap av vicehäradshövding Carl Björkman, hade redan tidigare anhållit om svenskt ingripande på Åland till befolkningens skydd, men först sedan rykten om våldsdåd på Åland vunnit spridning i Sverige, beslöt den svenska regeringen skicka över ett militärkommando. Den 14 februari kastade en liten svensk flottavdelning ankar på redden vid Storby i Eckerö och en vaktstyrka avgick till Mariehamn.

Men krigshandlingarna upphörde icke härmed. Medan kanonernas muller hördes till staden pågick under flera dagar under svensk medling stormiga underhandlingar på Societetshuset i Mariehamn mellan representanter för den åländska befolkningen, den ryska militären och Nystadskåren i syfte att få striderna att upphöra. Den 23 februari kröntes dessa underhandlingar med framgång. Nystadskåren och röda gardet avreste omedelbart från Åland, den förra med svenska fartyg för transport till Torneå, och den ryska militären vidtog med evakueringen.

Men den 6 mars ankrade en tysk flotta, inkallad av Finlands regering, vid Eckerö och tyska jägare svepte över vägarna österut. Ångfartyget Baltic, som låg färdiglastat med över 800 ryska soldater ombord i Norrvik i Önningeby, togs överraskande och utan att ett enda skott lossades. På några timmar var den kvarvarande ryska garnisonen på Åland gjord till fångar. Det tyska ingripandet på Åland, som väsentligen riktade sig mot Sverige, kom givetvis att påverka utvecklingen den närmaste tiden.

Den finländska regeringen skickade nu en emissarie till Åland, militärguvernör Hjalmar von Bonsdorff med uppgift att motverka folkrörelsen för återförening med Sverige. Han hotade alla »landsförrädare» med straff och sökte vinna gehör och väcka känslor för det beträngda fosterlandet. En skyddskår för insats på Finlands fastland uppsattes i Mariehamn och avmarscherade den 21 mars över isarna österut.

En svår tvistefråga uppstod genast rörande befästningarna på Åland, som enligt 1856 års fredstraktat inte fick befästas. En svensk-finsk-tysk kommission sammanträdde i Mariehamn och enades slutligen om, att denna traktat skulle respekteras. De svenska trupperna drogs bort och alla fästningar jämnades sorgfälligt med jorden.

Efter krigets slut rådde en kännbar livsmedelsbrist och stadsborna fick nöja sig med minsta tänkbara ransoner.

För att riksmyndigheterna bättre skulle kunna följa med förhållandena på Åland, avskiljdes landskapet genom en förordning av den 13 juni 1919 från Åbo och Björneborgs län och blev ett särskilt rikslän med länsförvaltning. Till förste innehavare av landshövdingsposten utsågs en infödd ålänning, hovrättsrådet William Isaksson. Residenset förlades självfallet till Mariehamn.

Men ålänningarna fortsatte oberoende av allt detta envist sin kamp för återförening. Framställningar gjordes till olika makter och genom möten och artiklar i tidningen Åland, där Julius Sundblom förde pennan, hölls den allmänna opinionen vaken. Sedan den franske konseljpresidenten George Clemenceau den 27 september 1919 hållit ett tal, i vilket han givit uttryck åt förhoppningen att Sverige snart skulle få sina berättigade krav beträffande Åland tillfredsställda, gav Finlands regering en kommitté i uppdrag att i brådskande ordning utarbeta ett förslag till självstyrelse för Åland. Förslaget antogs sedermera av Finlands riksdag, men ålänningarna framhärdade i sina strävanden. Den 31 maj 1920 uppvaktade det illegala landstinget Sveriges konung och regering på Stockholms slott och betygade ålänningarnas trohet mot återföreningstanken. Detta föranledde den finländska regeringen till snabba motåtgärder. Statsminister Rafael Erich och tvenne andra regeringsledamöter infann sig i Mariehamn och kallade samtliga Ålands kommunalfullmäktige till ett möte i Rådhussalen den 4 juni.

Vid detta historiska tillfälle höll statsministern ett tal, vari han inledningsvis prisade Ålands vackra natur för att sedan övergå till en utförlig presentation av den nya självstyrelselagen, vars förmåner han enträget uppmanade ålänningarna att tillgodogöra sig. Han sade till slut, att han hade försport, att oansvariga element hade varit i verksamhet för att försöka avskilja Åland från Finland, men, sade han, regeringen hade nu beslutat med kraft ingripa mot dem, därest de fortsatte härmed.

Redaktör Sundblom, som fått i uppdrag att föra de församlades talan, steg härpå fram och förklarade, att ålänningarna inte hade begärt någon självstyrelse, utan rätt att, såsom alla andra folk och folkspillror inom det gamla ryska kejsardömet, genom folkomröstning själva få bestämma om sin statssamhörighet. Fin-



De åländska folkledarna Julius Sundblom och Carl Björkman hälsas med jubel av befolkningen vid återkomsten från fångenskapen på sommaren 1920.

land hade ingen självskriven äganderätt till Åland, sade han, och ålänningarna komme därför fortfarande att med alla tänkbara medel arbeta på en återförening med sitt moderland, Sverige. Talet hälsades med stormande applåder av de församlade kommunalmännen, som härefter demonstrativt avlägsnade sig.

Mötet mellan Finlands statsminister och de folkvalda åländska förtroendemännen var högdramatiskt och bragte konflikten mellan riket och Åland till sin spets. Följande dag häktades redaktör Julius Sundblom och vicehäradshövding Carl Björkman av den hemliga polisen och fördes samma dag under bevakning till Åbo och vidare till centralfängelset i Helsingfors. De ställdes omedelbart under åtal och dömdes för förberedelse till högförräderi, men benådades utan att själva ha begärt det. Då de återvände till Mariehamn, möttes de av en jublande människomassa, som i frånspända hästdroskor drog dem såsom folkhjältar genom staden till en välkomstfest på Societetshuset.

Häktningen av de två åländska ledarna gav upphov till en skarp notväxling mellan Sveriges och Finlands regeringar. Detta föranledde den engelska regeringen att taga initiativ till frågans hänskjutande till Nationernas förbund, men tvisten var i själva verket vid den tidpunkten redan avgjord, emedan England hade ställt sig på den finska sidan. Den 24 juni 1921 fattade Nationernas Förbunds Råd det kända domslutet, enligt vilket Finland tillerkändes suveräniteten över Åland, ålänningarna erhöll vissa garantier för sitt språk och sin svenska kultur och Ålandsöarna neutraliserades.



Ålands första lagligen valda landsting på väg till kyrkan den 9 juni 1922 innan dess första plenum började. I spetsen talmannen Julius Sundblom, flankerad av vicetalmännen Johannes Eriksson och August Karlsson.

Sedan det illegala landstinget beslutat foga sig i Nationernas Förbunds beslut, valde ålänningarna den 8 maj 1922 sitt första landsting, som sammanträdde den 9 juni i Reallärоverkets gymnastiksal. Härvid utsågs till talman redaktör Julius Sundblom. Sedan landstinget följande dag hade korat vicehäradshövdingen Carl Björkman till Ålands första lantråd och tillsatt landskapsstyrelse, hade Mariehamns stad upphöjts till rang och värdighet av det självstyrda landskapet Ålands huvudstad. Då staden tidigare hade blivit säte för en rikets länsstyrelse, som fortfarande bibehölls, hade den nu från att ha varit en småstad i Åbo och Björneborgs län förvandlats till ett betydande förvaltningscentrum.

De landskapet genom självstyrelselagen förlänade förmånerna, som således hade vunnits efter en lång och seg kamp, fick en mycket stor betydelse för dess allsidiga förkovran. Man kan säga, att framgången firades på den stora allsvenska sångfesten i Mariehamn den 24 och 25 juni 1922 med deltagande av 2.500 sångare från Åland, Sverige och Finland och en festpublik på 15.000 personer. Det talades högstämt om svenskheten i öst och svenskheten i väst och de hårda ord, som utväxlats mellan ålänningar och Finlandssvenskar under kampens dagar, var glömda. Och på flaggstängerna fladdrade för första gången den av Ålandspatrioten, bokhandlare Frithjof Liewendahl komponerade trevådsflaggan i de åländska vapenfärgerna blått, gult och blått och för första gången klingade John Grandells Ålänningens sång. Den stora sångfesten utgjorde en lysande mani-