

SKÄRGÅRDSBÅTARNA

**Av hundratals kustbåtar
fyller den sista nu 100 år**

Thure Malmberg

När lilla ms J.L.Runeberg under 2012 fyllde 100 år firades jubileet i Borgå inte bara med en glad jubileumsfest, specialkryssning och en bok på finska och svenska ("J.L. Runeberg, skärgårdsbåten i våra hjärtan") utan också med två vykort. Varför just två?

Det ena kortet visar ss Helsingfors Skärgård så som hon såg ut efter leveransen från Sandvikens skeppsdocka i Helsingfors 1912. Det andra föreställer ms J.L. Runeberg 100 år senare i dagens utformning.

Att det handlar om samma båt kan man inte ta miste på, exteriören är nästan oförändrad genom 100 år och den höga raka skorstenen pekar fortfarande stolt mot himlen.

Att drivkällan långt ner i skrovet däremot inte längre är en ångmaskin utan en modern diesel syns inte utanpå, men nog i ekonomin. Utan motordrift (installerad första gången 1962) skulle J.L. Runeberg knappast ha kunnat uppleva sin 100-årsdag. Att bemanna ett ångfartyg i dag är dyrt och svårt: de maskinister som kan konsten och har kompetensen närmar sig själva snart J.L.Runeberg i ålder.

Runeberg populärt namn

Men J.L.Runeberg lever, och är därmed Finlands sista klassiska skärgårdsbåt i reguljär linjetrafik. Andra liknande båtar finns, exempelvis ms Nikolai i Helsingfors och Sunnan II i Ekenäs, men de sköter chartertrafik och restaurangrörelse. Det gör också ss Norrkulla i Helsingfors. Hon är ett år äldre än J.L.Runeberg och har arbetat både vid sydkusten och på Saimen, men hon går inte i reguljär trafik.

Dagens J.L.Runeberg, hemmahörande i Borgå, är unik. Hon har överlevt två världskrig. Under det

första gick hon under rysk flagg mellan Salutorget i Helsingfors och Sveaborg. Under det andra blev det delvis samma rutt, men nu under blåvit flagg. Dessutom ryckte hon redan under vinterkriget in för militärtransporter i Borgå skärgård.

Dagens J.L.Runeberg är det andra fartyget med detta namn i trafik på Borgå. När hennes föregångare, "stora" J.L.Runeberg (byggd 1914) såldes till Åbo 1937 för att senare under namnet Porthan överlämnas till Sovjetunionen som en del av Finlands krigsskadestånd, fick Helsingfors Skärgård överta skaldenamnet. Ett tredje fartyg med namnet Runeberg fanns i tiden i Finland. Det var en hjulångare som blev illa beryktad för kollisionen med ångbåten Ajax vid Hästnässund 8.8.1892 då 32 passagerare miste livet.

Att namnet på Finlands nationalskald också var ett uppskattat fartygsnamn visas även av att Stockholms Rederi AB Svea också döpte en av sina kustångare till Runeberg.

Stockholm och Tallinn

J.L.Runeberg har provat på många rutter, den längsta från Helsingfors ända till Åbo och Nådendal. Trafik till Hangö och Porkkala har prövats under modern tid, men inte uppfyllt förväntningarna på hygglig ekonomi.

Hon har också gjort något ingen annan skärgårdsbåt i Finland gjort: i maj 1987 gick hon via Hangö och Mariehamn till Stockholm och den stora finlandssvenska satsningen på Skansen. Några år senare gjorde hon också en personalkryssning till Tallinn, och när hon på hemvägen anropade lotsar-

na på Gråhara ville de inte tro sina öron.

Nu är Helsingfors-Borgå stamlinjen, och på vägen anlöps Svarta Hästen och Haiko gård och på vissa turer dessutom Pörtö. Under högsäsongen kryssar hon en gång i veckan mellan Helsingfors och Lovisa, en vacker skärgårdsrutt som blivit speciellt populär på sträckan mellan Pellinge och Lovisa där Kabböle anlöps.

Säsongen inleds på allvar med en Morsdagskryssning från Borgå och pågår till september. Mitt i vintern blir det liv ombord där hon ligger infrusen i isen på Borgå å: vid Runebergsdagen den 5 februari serveras traditionellt kaffe med Runebergstårter ombord alldeles oberoende av hur kallt det kan vara.

Värmen står på för fullt och musikanter svarar för underhållningen när hundratals vänner samlas ombord för att drömma om sommaren. En bra Runebergsdag serveras över 600 Runebergstårter ombord!

J.L.Runeberg är den sista i sitt slag. En gång fanns emellertid ett nät av båtlinjer utmed hela Finlands kust. Hundratals mindre passagerarbåtar av olika format skötte trafiken utmed kusten och till öarna från Torneå i norr till Mariehamn i söder och Viborg och Björkö i öster.

Skärgårdsbåtar byggdes i Helsingfors, Åbo och Björneborg eller köptes i andra hand från Sverige. Det var nu den klassiska skärgårdsbåten skapades och upplevde sin storhetstid: vitt skrov, salonger, flygande flaggor, däck med skyddande skjutdörrar för vinddraget, plats på fördäck för gods och kreatur, en varm maskinrumskapp att luta ryggen mot.

Och naturligtvis på de större båtarna en restaurang med den klassiska ångbåtsbiffen så som man fortfarande kan avnjuta den på de stora palatsångare som lyckligt och mot alla odds överlevt i Stockholms skärgård där de fortfarande går i trafik.

Trafik längs hela kusten

Här i Finland hade vi de långa kustlinjerna, ofta i förbindelse med linjerna över till Sverige. Tog man en sådan båt från Torneå kunde man efter strandhugg i bl.a. Vasa, Björneborg, Åbo och Hangö kliva av i Helsingfors och byta till båten till Reval – eller Tallinn som man säger i dag. Från Helsingfors gick det också att fortsätta österut mot Lovisa, Viborg och Sankt Petersburg. Alternativt bytte man båt i Åbo eller Mariehamn för att fortsätta till Stockholm.

För lokaltrafiken fanns mindre båtar från de fles-

ta betydande kustplatserna. Om vi börjar med Torneå visar en titt på Finlands kommunikationer i juli 1903 att K.E. Höckerts ångbåt Pohjola tre dagar i veckan klockan 8 på morgonen gick från Torneå via Röyttä, Kemi, Simo och Ijo till Kemi. Biljetterna på hela sträckan kostade 5-10 mark, och det fanns tre klasser ombord.

Till Karlö utanför Uleåborg går i dag en färja medan öborna hoppas på en fast förbindelse. Men i mer än fyrtio års tid ångade lilla ss Hailuoto, byggd 1921 i Helsingfors, mellan Uleåborgs centrum och Karlö. Under den tiden hann hon med att både stöta på grund och sjunka, men i dag lever båten kvar tryggt på torra land.

Vasa, Kristinestad och Björneborg

Mellan Jakobstad och Kristinestad gjorde ss Tärnan 1903 en tur i veckan i vardera riktningen. På vägen anlöptes Nykarleby, Vasa och Kaskö. Den här trafiken sköttes av Vasa Nordsjö Ångbåts Aktiebolag, som med en veckotur i vardera riktningen med ss Kemi erbjöd fortsatt förbindelse norrifrån på linjen Torneå-Jakobstad via Kemi, Uleåborg, Brahestad och Gamlakarleby.

Hur tog man då sig från Vasa till Replot och Björkö när det inte fanns någon bro? Med båt naturligtvis, först bekvämt från Vasa centrum och senare med färja. Sjövägen var den naturliga, liksom från Malax och Kristinestad eller Björneborg till öarna och kusten utanför.

Från Kristinestad kunde man åka till Stockholm med ss Carl v. Linné, som på vägen från Vasa också anlöpte Mäntyluohto och Raumo. Carl v. Linné kunde med dagens ögon betraktas som en förvuxen skärgårdsbåt.

Björneborg var en viktig hamn på Finlands västkust. Stadens eget flaggskepp var ss Fredrik Wilhelm, byggd 1893 på Björneborgs Mekaniska Verkstad för ägaren W. Rosenlew & Co i samma stad. Under 1903 gick hon på den långa traden Björneborg-Raumo-Nystad-Åbo-Hangö-Helsingfors-Lovisa-Kotka-Viborg. Fredrik Wilhelm var en välbyggd båt, det första passagerarfartyget i Finland med elektriskt ljus. Hon blev också sällsynt långlivad, och högs – efter trafik under olika namn med många ägare – upp först 1999.

Här vid västkusten inträffade också två allvarliga haverier som krävde människoliv. I augusti 1874 råkade hjulångaren Österbotten på resa från Hel-



En julikväll stävar J L RUNEBERG mot Helsingfors efter den långa specialturen till Lovisa



ÖSTERN byggd 1873 i Göteborg, var en verklig arbetshäst i den åboländska skärgården. Här har hon kommit med presidentparet Urho och Sylvi Kekkonen till Nötö. Under 2013 levererades en ny, modern ÖSTERN för skärgårdstrafiken i Åboland

singfors mot Uleåborg utanför Räfsö ut för en eldsvåda. En man hade rökt på hjulångarens fördäck och kastat en brinnande tändsticka i en drevbal. 18 människor omkom i branden.

Ännu värre gick det i oktober 1913 då ångaren Westkusten till följd av ett navigationsfel i stormrände på Holmbergsrevet utanför Vasa. Ångaren sjönk med 38 personer i djupet. Endast en människa räddades efter att under natten ha klamrat sig fast vid masttoppen.

Från Malax söder om Vasa kunde man ta båten till Bergö eller öarna på vägen mot Vasa. Nu går det en färja till Bergö, men det fina lilla hembygsmuseet på ön kan liksom Kvarkens båtmuseum i Malax berätta om sjötrafiken för 100 år sedan.

Åboland och Åland!

Ändå var det här mer blygsamma trafikområden utan de stora volymer man finner i Åbolands och Ålands skärgårdar. Det här är Finlands vattenland där kommunikationerna till sjöss alltid varit livsviktiga.

En gång på 1950-talet åkte jag med en av de sista veteranerna på skärgårdslinjen mellan Åbo och Mariehamn. Resan tog en hel natt och dessutom rejäla delar av avgångs- och ankomstdagarna. Så lade vi också till vid flera tiotals bryggor, där tomma mjölkstänkor lossades och annat gods togs ombord. När dimman plötsligt lade sig över havet gjorde kapten det enda rätta: ankrade.

Sedan låg vi där medan vakten slog varningsslag på klockan på backen och vi vändade på vind som skulle svepa undan dimman.

Det stora bolaget på linjen Åbo-skärgården-Mariehamn var Ångbåts Ab Åland i Åbo. Rederiet arbetade med flera små ångare köpta i andra hand. En av dem var ss Helsingfors, som i trafiken på Åland fick namnet v. Konov. Hon var byggd 1901 för trafik mellan Helsingfors och Borgå men var en kolslukare och såldes redan 1916 för att så småningom tjäna Ångbåts Ab Åland i mer än 50 år. Hon högs upp 1983. Andra skärgårdsbåtar på den linjen var Winga, Nyhamn, Åland och Åland I.

Ove Iko som skrivit den härliga boken "Ångbåtarna mellan Åbo och Åland" (Ålands Nautical Club och Ålands sjöfartsmuseum 2003) förtecknar totalt 39 båtar som gick

mellan fastlandet och Åland. Till detta skall läggas Sverigebåtarnas - och på senaste tid även Tallinnbåtarnas - anlop av Åland på vägen.

I dag kan man fortfarande ta sig till Mariehamn sjövägen. Elegantast är naturligtvis de stora båtarna till Sverige eller Estland som för att få sälja skattefria varor gör ett snabbt stopp på högst tio minuter vid Åland, lagom för att man skall hinna stiga av eller på.

Men visst kan man åka till Åland på gammalt sätt också: färjpasset från Gustavs utanför Nådendal till Vårdöarkipelagen betjänas mellan Osnäs i Gustavs och Åva på åländska Brändö (ca 30 min) av ms Viggen. På följande sträcka, mellan Torsholma och Hummelvik på Åland (2,5 h) har under senaste

tid ms Alfågeln gått, en trevlig färja med hygglig servering i utsiktssalongen.

Kommer man österifrån är vägen över Galtby i Korpo – där Viking Lines färjetrafik en gång startade – till Kökar och Långnäs på fasta Åland ett alternativ. Hela det utmärkta åländska nätverket av landsvägsfärjor är ett modernt, sofistikerat kommunikationsnät, som av kostnadsskäl emellertid under senaste tid på allvar ifrågasatts. Återstår bara att hoppas att politikerna kan finna en ekonomiskt godtagbar lösning: fortfarande och rimligen för all framtid ligger öarna där de ligger.

Åbo och Nådendal då?

Visst, båtarna här har varit många, både mindre slupar och större ångbåtar. Fortfarande finns utflyktsbåtar av olika slag i båda städerna. Mellan Åbo och Nådendal kan man också fortfarande åka ångbåt: här ångar gamla lotsfördelningsfartyget Turku, byggt 1938, fram med turister. I dag heter båten, som har sin tilläggningsplats traditionellt intill Martinsbron i Åbo, Ukko Pekka, och har därmed ärvt smeknamnet på en av Finlands presidenter, Pehr Evind Svinhufvud.

Ismo Heervä, som i kapitlet "Turun saariston höyrylaivaliikenne vuoteen 1917" (Turun historiallinen arkisto No 29, 1974) undersökt skärgårdstrafiken från Åbo, listade hela 128 båtar på olika linjer från Åbo till yttre skärgården (bl.a. Nötö) eller i närtrafiken mot Kimito och Salo. Då räknade han med all lokal- och kusttrafik från tiden genast efter Krimkriget fram till år 1917.

Ett stort antal små båtar gick till alla delar av Åbolands skärgård, bland dem ss Vellamo och Maurits Holmberg. Den troligen längsta linjen sköttes under årtionden av ms Östern som gick mellan Martinsbron och Nötöarkipelagen. Och ss Norrkulla som normalt ligger i Norra hamnen i Helsingfors, byggdes 1911 för trafik till Nötö. Bakgrunden till rederiet var öbornas behov av att tryggt kunna få prästen ut till gudstjänsterna i öns egen lilla kyrka.

Regelbunden förbindelse mellan Helsingfors och Åbo fanns exempelvis med ångarna Ahkera och Ilma, som gick norr om Kimito och anlöpte otaliga bryggor på vägen.

Söker vi oss vidare österut kommer vi till Hangö. Det här var en gång Finlands kanske viktigaste passagerarhamn med förbindelser ut till stora världen men också via många mellanliggande bryggor

utmed hela kusten till Åbo/Mariehamn eller Helsingfors/Viborg.

I dag når man bekvämt fyrön Bengtskär med båt från Hangö. En annan väg är rutten över Hitis. Men till Helsingfors går inte längre några båtar från Hangö. När Kristina Cruises 2010 sålde lilla ms Kristina Brahe försvann den sista kryssningslinjen utmed Finska vikens kust. Gamla Kristina Brahe, byggd som örlogsman 1943 i Chicago, hade under flera år kryssat från Helsingfors till bl.a. Jussarö, Högsåra, Jurmo, Utö och Mariehamn men flyttade nu in till Saimen under det nya namnet Brahe.

Ännu på 1930-talet kunde badgästerna i Hangö ta Köpenhamns- eller Stockholmsbåtarna från Helsingfors och kliva av i Hangö om de inte ville ta tåget eller utsätta sig för landsvägens damm och besvär.

Hangö var i början av 1900-talet den viktiga hamnen för tiotusentals finländska emigranter, som reste ut från Hangö för att pröva sin lycka i Kanada, Amerika eller Australien.

Vackra Necken blev tragedins Kustavi

Vattnen här i "Hangökrokarna" är erkänt besvärliga, och det var också nära Hangö en av de värsta civila sjöolyckorna inträffade i november 1921. Då kantrade den lilla skärgårdsångaren Kustavi på väg från Åbo till Hangö i snöyra och svår storm bara 700 meter från stranden. Här miste 26 människor livet och bara två av de ombordvarande klarade sig.

I krigstid har betydligt större förluster i människoliv noterats på Finska viken, men detta var alltså i fred. I insjö-Finland är den största fartygskatastrofen genom tiderna ss Kurus haveri den 7 september 1929 med 138 dödsoffer. Båten hade strax innan i storm avgått från Tammerfors norrut. Kuru var en passagerarbåt av en typ mycket påminnande om Finlands skärgårdsbåtar.

Kustavi var inget lyckligt fartyg. Redan i juni 1912 hade hon – under det ursprungliga namnet Necken – grundstött och sjunkit utanför Lovisa.

Kustavis rutt gick via en massa bryggor, och hennes last var typisk för styckegodset på skärgårdsbåtarna: strömming, smör och ost från skärgården blandat med järn från Dalsbruk.

Som Necken – senare stavat Näcken – hade hon gått utmed sydkusten via Dalsbruk ända till Färjsundet utanför Mariehamn. Resan från Salutorget i Helsingfors tog då två dagar. Hufvudstadsbladet

publicerade 1969 en serie berättelser om skärgårdsbåtar. Så här berättade då en läsare om en resa 1910:

"Jag var nio år och reste med min moster till min mammas föräldrahem i Saltvik. Vi satt i en liten salong med en lucka till pannrummet (?) och sov på säckar med gamla kläder, som skulle klippas till mattor. Vi åt inte ombord vad jag minns utan hade matsäck med oss, och i Dalsbruk gick moster i land och köpte mjölk.

Necken var förfärligt elegant, tyckte vi barn. Det var roligt att resa med den, för den gick in till många bryggor. Ibland kom det djur ombord – kor och får som fick stå på fördäck. Om natten kunde det hända att man vaknade av tystnaden: då låg båten vid någon brygga – jag tror att det var vanligt att ångbåten låg stilla några timmar om natten och väntade på dagsljus."

Ekenäs viktig sjöstad

Lokaltrafik fanns mellan Hangö och Ekenäs men också på norra sidan av Hangö udd mot Bromarv; troligen var sjövägen också i detta fall den bekväaste vägen.

Ekenäs var en gång en rätt betydande sjöstad där lokaltrafiken spelade en viktig roll. W.E. Nordström berättar utförligt både om lokaltrafiken mellan Ekenäs och Hangö och om båtar till både Stockholm och Helsingfors i boken "Vision och verklighet" (Nr 4 i serien Nyländska öden, Ekenäs 1976).

Nära berömda restaurangen Knipan i Ekenäs har ms Sunnan II sin tilläggsplats. Det är en trevlig båt med bra restauration, men hon är ingen skärgårdsbåt i klassisk mening utan en ombyggd insjöångare som fått det för Ekenäs traditionella namnet Sunnan.

Ekenäs tangerades också 1903 vid behov av en märklig ångbåtslinje mellan Sundsvall och Sankt Petersburg. Björneborgsbolaget Concordia gjorde två turer i månaden i varje riktning med en ångare med samma namn. Vid behov anlöptes förutom Ekenäs också Nystad, Raumo, Härnösand och Gävle.

Så kommer vi då till huvudstaden med en omfattande lokaltrafik både västerut och österut som komplement till den internationella båttrafiken under exempelvis 1920-talet till Reval, Sankt Petersburg, Stockholm, Köpenhamn, Stettin, Lybeck, Hull och Antwerpen.

Från Helsingfors sköttes trafiken av flera små rederier västerut till bl.a. Sommaröarna, Bobäck och Långviken i Kyrkslätt med en mängd mellanliggande små bryggor vid i huvudsak två skärgårdsleder.

Nyländska Skärgårds Ab i väst och öst

Störst bland de bolagen var troligen Nyländska Skärgårds Ab, som också lät bygga den båt vi i dag känner som ms J.L.Runeberg. Vid leveransen 1912 var ss Helsingfors Skärgård bolagets flaggskepp och trafikerade rederiets längsta linje mellan Södra hamnen i Helsingfors och Porkkala.

Lokalt i Helsingfors fanns en stor flotta små ångslupar, som ägdes av Helsingfors Ångslups Aktiebolag med redarfamiljen Krogius som drivande kraft. Ångslupar gick till Drumsö, Fölisön och Granö men också till bryggor i Esbo skärgård samt österut till bl.a. Degerö och Jollas, i dag stadsdelar med bussförbindelse.

Turistföreningen i Finland gav 1905 ut handboken "Vägvisare i Finland, Praktisk resehandbok framställd af D:r August Ramsay". I den görs reklam för resor med skärgårdsbåtarna bl.a. så här:

"Till Sibboviken och den aflägsnare Östra Skärgården afgår dagligen från Södra hamnen ångbåten Östra Skärgården. Angående turerna annonseras i de dagliga tidningarna. Affärd från Helsingfors middagstiden (kl. 3) (söndagar på morgonen), återkomst följande f.m. kl. 10 (söndagar på aftonen). Restauration ombord.

Från hamnen styres öfver Kronbergsfjärden in i de smala sunden söder om Degerölandet, och så, förbi Jollas och Willinge gårdar, ut på öppnare fjärdar.

- - -

Kursen ändras nu till ostlig och går förbi Simalö och Engesholm, hvilkas fiskarebefolkning i sina enkla boningar härbergera skaror af Helsingforsfamiljer under sommarmånaderna."

Om ångbåtstrafiken i Helsingfors med omnejd kan man läsa exempelvis i Erkki Riimalas bok "Höyryä Helsingin vesillä" (Suomen Laivahistoriallinen yhdistys – Fartygshistoriska föreningen i Finland, 1987).

Österut fanns flera aktörer, men bland dem också Nyländska Skärgårds Ab, som redan under 1890-talet inlett trafik till Sibbo å. Sibbo skärgård betjänades på tre huvudlinjer med ett femtiotal bryggor.

Fanns det ingen ångbåtsbrygga kunde båten också stanna på något lämpligt ställe för att släppa av eller ta ombord passagerare från mindre båtar.

Stora turistbåtar till Borgå

De stora turistbåtarna mellan Helsingfors och Borgå anlöpte fram till 1930-talets slut och under några år in på 1940-talet också flera bryggor i Sibbo och Borgå skärgårdar.

På allvar hade trafiken till Sibbo skjutit fart när villabebyggelsen inleddes vid slutet av 1800-talet. Men när Borgåvägen byggdes 1938 minskade skärgårdsbåtarnas betydelse, och i dag finns inte längre – med undantag för J.L.Runebergs anlöpning av Svarta Hästen – någon direkt båt från huvudstaden till Sibbo, som i stället betjänas med förbindelsebåtar från Gumbostrand eller Kalkstrand.

Från Borgå fanns under början av 1900-talet lokaltrafik dels österut mot Pellinge och Pernå, dels söderut till Emsalö. Går vi vidare österut har Lovisa fortfarande lokaltrafik ut till Svartholm. Under högsäsongen i juli kan man också en gång i veckan resa med J.L. Runeberg mellan Helsingfors och Lovisa.

Resande till Lovisa, Kotka och Fredrikshamn kunde 1903 följa med ss Sven Dufva, som på sommaren gjorde 1-2 turer per vecka i vardera riktningen mellan Helsingfors och Viborg.

Från både Pyttis och Kotka kan man i dag ta bå-

ten till Pyttis Fagerö, som är helt beroende av goda båtförbindelser. Det samma gäller för Aspö utanför Kotka, i dag tillsammans med Ulkotammio utanför Fredrikshamn våra östligaste destinationer i skärgårdstrafiken. I augusti 2009 följde jag med ms Vikla II, en stor motorbåt byggd i Summa, ut till Aspö. Resan tar 1 h 50 min, och innan båten återvänder till Sapokka hinner man promenera runt och bl.a. titta på öns kyrka och strandgata.

Sapokka hamn i Kotka har utvecklats till en viktig hamn för trafiken till våra öar längst in i östra Finska viken. Trafiken har skötts med stora motorbåtar och i vissa fall specialtonnage av färjtyp för tunga transporter. Nu är en modern förbindelsebåt under byggnad för Kotka-Fredrikshamns skärgård medan en systerbåt skall placeras längre västerut vid Finska viken.

Under mellankrigsåren kunde man åka båt ännu längre ut än till bara Aspö eller Fagerö. Hogland var det populära turistmålet i östra Finska viken med bl.a. ss Suomi och Viola i trafik från Helsingfors, delvis via Lovisa.

Också våra utöar som Seitskär, Lövskär och Tyterskär kunde då besökas, men krigsslutet med Sovjetunionen förändrade detta. Inte heller det nya Ryssland som uppstått har velat öppna våra gamla utöar för besök. Försök att under slutet av 1900-talet återuppta trafiken från Kotka har misslyckats på grund av ryskt motstånd. Än lär vi alltså få vänta på att få resa till Hogland, som en gång var en pärla i Finlands turism.

Bilderna kommer ur TMS, Thure Malmbergs sjöfartsarkiv



Thure Malmberg

journalistexamen

*Redaktionssekreterare vid Turistforeningen
i Finland 1958-63*

*Chef för Sveriges Turistbyrå i Helsingfors
1968-72*

*30 år vid Hufvudstadsbladet, pensionerad
som biträdande redaktionschef 2000*