

Med snudd på god prosalyrik

TEXT: HÅKAN EKLUND

Håkan Kulves, förre naturvårdsintendenten på Åland, tangerar i sin sjunde bok texter av prosalyrisk karaktär.

De flesta av hans böcker handlar om substansrik fackprosa med skärgård och naturskydd som samlande tema.

Essäsamlingen "En annan värld", som han gett ut på eget förlag, innehåller en njutbar prosa. I boken återvänder Kulves till många av sina minnesmärker som idag utgör "en annan värld". Det handlar om tillbakablickar vid blomsterängar och havsvikar som vuxit igen, om övergödda vatten och ett skärgårdssamhälle i förändring, där det mesta inte längre är sig likt. Några kapitel beskriver också sjöfarten under 1940 och -50 talet.

Klassikern "Skärgård – sammanbrott eller utveckling", som var Kulves första bok, utkom 1971, en bok som fortfarande utgör intressant och lärorik läsning, nu med facit i hand.

I FÖRORDET skriver Kulves att många idag har besökt en mängd avlägsna och exotiska länder, men aldrig tagit sig tid att bekanta sig närmare med hembygdens vackra och rika natur. Han anser att den äkta samhörigheten med naturen hittas där rötterna finns och inte någon annanstans på jorden: "Det är min fasta övertygelse att man grovt bedrar sig själv om man tror att naturupplevelsens värden nödvändigtvis står i ett direkt förhållande till avståndet till resmålet". Jag håller helt med.

Efter några varv runt jorden, och många arbetsår i tropikerna, vet jag precis som min namn på Åland att man ändå bara har sina rötter och ursprungstillhörighet på ett ställe och som är precis lika exotisk och spännande miljö som vilket ställe som helst.

Kulves tydliggör vikten av vårt förhållande till ursprungsnatur och -miljö, "som inte kan upplevas på samma sätt på någon annan plats på jorden". Det ligger mycken livsvisdom i det.

BOKENS FÖRSTA kapitel inleder han med följande diktrader.

Genom öppet nattfönster hör jag
dånande vindbyar,
långa, dova, som redan har rusat förbi
när jag hör dem.

Efter kommer,
prassel och brus av vårregn i björk-
kronorna.

Hämtar in sångsvanarnas rop ändå
från slaget vid Klo.

Genom öppet nattfönster vet jag nu,
bortom natten skall Norrfjärden vara
fri.

Härligt. Just så förnimmar han naturens innersta budskap som är så lätt att känna igen. Förningar om någonting som skall ske eller redan har skett, här eller någon annanstans. Och så fortsätter han hundra sidor framåt i ett stort antal korta reflekterande och självupplevda kapiteltexter som ibland kompletteras med ett eftermäle. Ibland är nostalgifaktorn hög, ibland sakligt reflekterande över historiens gång och tingens förändrade ordning. Inget är sig längre likt. I många stycken utgör också boken en kulturhistorisk betraktelse över utveckling och kommunikationer i ett havsnära samhälle.

TROTS ATT JAG inte känner till författarens tassemarker gillar jag att han

är mycket platsspecifik när han tar oss med på strövtåg i sin egen närnatur, som under åren kom att utvidgas till hela landskapet Åland.

Alla vi som är födda i en agrar/maritim landsbyggs-/kustkultur vet att alla ställen har sina egna namn och att de flesta namnen aldrig hittas på några grundkartor, skifteskartor eller sjökort. Allt och alla har sina namn; det gamla agrarsamhällets egna gps-koordinater. Namn som allt snabbare skattar åt förgängelsen.

När Kulves i ett kapitel berättar om berguvsens rop i februarinatten, från de mörka skogarna i Gunnarsby eller Lövvik bortom Näset, dansar hans texttrader fram som prosalyrik:

"Och berguven ropar och ropar ut i natten. Ur alla Kasbergens och Bläsornas och Bötenas och Degerbergens branta bergväggar ekar uvens dova hoande. Ur Burskatans skogar, ur klyftorna bakom Tjänan och bort genom skogarna i Sibby, Mångstekta och Hulta ut till Simskälorna och vidare ut över isarna och holmarna ändå ut mot havet bärs i natt uvrop till uvrop överallt på Åland. Så vandrar berguvsens rop vidare genom vinternatten såsom det gjort i eviga tider."

Denna typ av text, som det finns gott om i boken, kunde väl formas om till skön prosalyrik som kunde fylla en helt ny bok.

HÅKAN KULVES skriver att boken utgör en slags inre självbetraktelse, "utan syfte att påtvinga läsaren någon skärskild åsikt eller rentav djupare livsfilosofi". Det kan stämma under bokens första etthundra sidor. Sen händer något med stilen som plötsligt känns misstänkt påtvingande och exkluderande när bokens tretton sista kapitel som handlar om jakt avslutas med orden: "Jag, en jägare! Du, en jägare?" Det kunde ha varit ok i ett

Bokhörnan

enskilt kapitel, men upprepningen och frågan i slutet av varje kapitel känns mycket olustig, speciellt slutleden: "Du, en jägare?"

Borde ickejägaren ha slutat läsa här?

LIKSOM KULVES känner jag väl till den trolska och magiska känslan att i majskymningen njuta av morkullans drag över markerna. De är mina stämningsskapande vänner runt fritidshuset på Pandrosbacken långt in på natten i maj och juni.

Men att ens tänka sig att skjuta ner dem skulle kännas som ett vidrigt jaktbrott för en österbottnisk och nyländsk jägare, medan Kulves skriver hur han kände en stor tillfredsställelse när hagelsvärmen träffar: "Formlös och livlös liksom roterade morkullan ett varv runt sin tunga näbb och föll rakt mot marken. Dunsen blev bara som ett lätt prasslande, som vindens viskning bland torrt gräs."

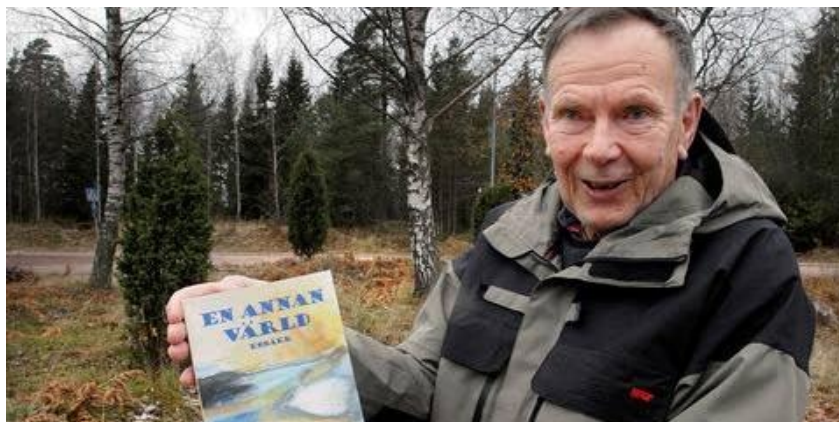
Kulves noterar att den majkvällens byte var fyra morkullor, och avslutar igen kapitlet med "Jag, en jägare! Du en jägare!"

Nej, jägare med hög jaktetik skulle aldrig njuta av att under en stämningsskall vårväll/-natt skjuta ner vårbrunstigt vackra morkullor.

Tack och lov förbjöd EU vårjakten på morkulla!

LIKADANT är det med vårjakt på sjöfåglar, som var viktig och behövlig i Fattigfinland/Fattigåland, men som inte längre har någon plats i ett modernt överflödssamhälle. Både etiskt och ekologiskt sett måste den ge vika för sunt förnuft. Populationerna av alfågel och ejder lider också hårt av dagens miljöförstöring som inte heller motiverar onödigt bråd död, allra minst under vårtid.

Noteringen ovan är kopplad till ett tresidors eftermäle i boken om just dessa "orättvisor" som moderna nöjesjagande vårfågeljägare åsamkats när man "med maktpråk och på grund av prestige och okunskap inom tjänstemannakåren i Europas storstäder ännu en gång har kört över en minoritet



▲ Håkan Kulves. © Nya Åland.

av befolkningen bosatt i glesbygden, den här gången i skärgården, bådar inte gott för framtiden i vidsträcktare bemärkelse."

De nyländska och österbottniska kustjägarerna, som i decennier har haft en hög jaktetik beträffande sjöfågeljakt har förstått att endast jaga under hösten, som är jakt- och skördetid. Som sig bör. De tycker knappast att tjänstemannakåren i Europas storstäder kör över dem angående en jakt som tillhör en förgången värld. Visst är det lätt att förstå de gamla vårjägarernas önskan att få fortsätta sin nöjesjakt under vårflyttning, men tyvärr – den ...?

Trots känslan av påtvingad och tvivelaktig jaktpropaganda i slutet av boken (som en förlagsredaktör nog skulle ha putsat bort) utgör essäsamlingen "En annan värld" till många delar njutsam och tänkvärd läsning om tingen ordning i närnatur. ♦

En annan värld Essäer

170 sidor / limbunden
Författare: Håkan Kulves
Utgivare: Eget förlag
Grafisk form: Skogsjö media
Illustrationer: Författaren
Utgivningsår: 2010



Fatal kantringsolycka starten för folkrederi

TEXT: THURE MALMBERG

Att komma igen innebär att man efter en motgång kavlar upp ärmarna och tar nya tag.

Därför är också titeln på den här välskrivna och digra 50-årshistoriken över ett litet rederi "Historien om den som kommer igen". Det är åländska Rederiaktiebolaget Eckerö med den finländska avkomman Eckerö Line det handlar om på hela 288 sidor. Med Pär-Henrik Sjöström som författare och Krzysztof Broza som ansvarig för fartygskatalogen behöver man inte ens vara rädd för fel: de herrarna vet vad de skriver om. Boken kom ut redan i mars 2011, men har inte hunnit behandlas tidigare.

DEN DIGRA BOKEN lever upp till förväntningarna i rubriken: Rederiaktiebolaget Eckerö mötte svårigheter redan strax efter starten, när bolagets första färja Alandia kantrade i hamn och en passagerare avled som en följd av olyckan. Nya svårigheter mötte på vägen; störst bland dem kanske Wärtsilä Marinindustris konkurs som gjorde att det nybygge man kalkylerat med inte kunde fås.

Men med åländsk företagsamhet och envishet kämpade familjerna bakom det lilla folkrederiet vidare. Med åren kom lilla Eckerö Line också att överta för allmänheten kanske betydligt mer välkända Birka Cruises, som i dag främst opererar kryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn under

svensk flagg. I det segmentet har svårigheterna också varit många, men på köpet följde också Birka Cargo, koncernens välskötta lastdivision som man gärna hade velat läsa mer om i boken.

NÄR DET FINSKA marknadsföringsnamnet Eestin Linjat i Helsingforsregionen uppfattades som alltför estniskt, bytte man oförskräckt till ett mer svenskt: Eckerö Line. Och se där, nu accepterades det åländska rederiet med skrovdekor i gult och blått som helyllefinsländskt.

För säkerhets skull målades en slogan med meterhöga bokstäver på finska under bryggfronten på ms Nordlandia: Ainoa suomalainen alus. Under blåvit flagg och med till stor del åländsk besättning har Nordlandia som i dag enda finländska fartyg på linjen tagit betydande mängder trogna stamgäster i trafiken mellan Helsingfors och Tallinn. ♦



Historien om den som kommer igen

Rederiaktiebolaget Eckerö 1961-2011

288 sidor / inbunden

Författare: Pär-Henrik Sjöström med en fartygslista sammanställd av Krzysztof Broza

Utgivare: Rederiaktiebolaget Eckerö

ISBN: 978-952-92-8591-4

Utgivningsår: 2011

Cirkapris: 35 euro

Finsk bok om Åbo Båtvarf

– borde översättas till svenska

TEXT: THURE MALMBERG

Det lilla förlaget Litorale gav under hösten ut en härlig bildbok i stort format om klassiska Åbo Båtvarf fram till 1954.

Texten är skriven av Pirkka Leino och Jarmo Saarinen, som i arkivforskningen assisterats av Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi.

Seglande läsare har troligen stor behållning av den omfattande "fartygskatalogen" på 60 sidor över de segelbåtar varvet byggde åren 1889-1951. Det handlar om närmare 800 båtar. Något motsvarande register över varvets 12 ångslupar, otaliga motorbåtar, "Pentabåtar", roddbåtar, livbåtar och statliga farkoster av olika slag ges inte, men så är det ju också med segelbåtar varvsnamnet främst kopplas samman.

INTRESSANTA och ibland förföriskt vackra bilder av exempelvis Henning von Rettigs ångslup Måsen – vars ångmaskin finns utställd i Forum Marinum – eller Erik Ahlströms snabba motorbåt Heatherbell under Sandhamnsregattan 1936, ryska bevakningskuttern SK-46 med kanon på fördäck eller akterdäcket på motorkryssaren Paragon från 1921 lockar till närmare studier. Mäktigt är också bilden av ryska Magdalen av år 1903. Med sin längd på 21,3 meter och segelyta på 321 kvadratmeter var Magdalen en av de största båtar Åbo Båtvarf byggte. Till de minsta hörde igen liv- och motorbåtarna. Bland dem hittade

jag min egen Pentabåt, byggd med numret 3330 cirka 1927 och numera fast förtöjd i Skärgårdsmuseet i Rönås, Pernå. Hon var – med en kort uppläggningsperiod på 1950-talet – i bruk fram till 2009; ett verkligt gott betyg för Åbo Båtvarf.

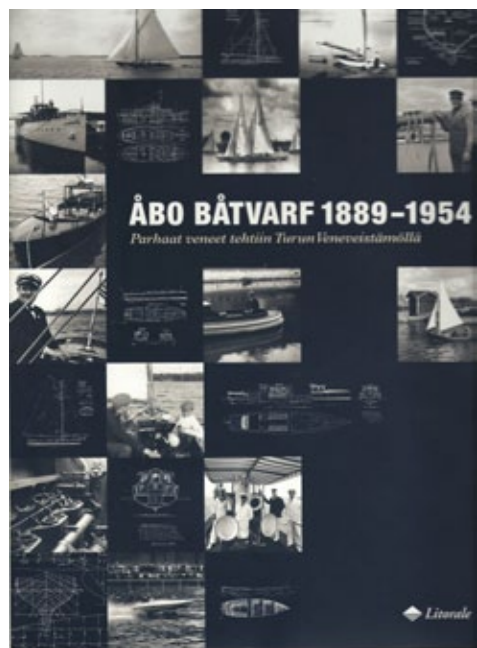
Det är svårt att föreställa sig hur arbetskrävande det varit att med dimensioner, namn, ägare och viktigaste detaljer sammanställa registret över segelbåtar. Mätreglerna har dessutom under åren varierat, vilket också det försvårat arbetet.

FÖRFATTARNA BETONAR att listan inte är komplett, eftersom fullständiga arkivuppgifter saknas. I stället har informationen mödosamt plockats samman båt för båt, bl a ur tidskriften Frisk Bris. Det här gör självfallet listans värde än större.

Av författarna är Pirkka Leino inte bara historielärare och fackförfattare i Åbo, utan också seglare med förkärlek för träbåtar.

Jarmo Saarinen, också han från Åbo, är amanuens vid Forum Marinum med ansvar bl a för utställningar och museets båtsamling. För en närmast förförisk layout svarar Juha Lökström, och boken har tryckts konsekvent med enbart svartvita bilder av Nordprint i Helsingfors.

Nu återstår bara att lösa finansieringen och finna en bra och inspirerad översättare med båt- och skärgårdskänsla: den här boken bör absolut finnas också på svenska, som ju verkligen är förlagets primära språk. ♦



Åbo Båtvarf 1889-1954

Parhaat veneet tehtiin Turun Veneistämöllä.

268 sidor / inbunden, stort format

Författare: Pirkka Leino, Jarmo Saarinen

Utgivare: Oy Litorale Ab

ISBN: 978-952-5045-47-5

Utgivningsår: 2011

Cirkapris: 45 euro

Hertiginnan på djupet – och i djupet

TEXT: THURE MALMBERG

Dan Weissenberg har – med utnyttjande främst av Pamela Bournes texter – skrivit boken "Herzogin Cecilie, Skeppet som ville flyga".

Det är en bra illustrerad bok på 278 sidor, som hade vunnit på en ordentlig korrekturläsning. Det här börjar bli ett allt allmännare och allvarligare fenomen. I en felriktad kostnadsjakt spolades korrekturläsningen först på dagstidningarna och sedan spred sig fenomenet till tidskrifter och synbarligen också till mindre förlag, som naturligt nog måste vända på slantarna.

I MIN UNGDOM i dagspressen hade vi en stor korrekturavdelning med ett dussintal kunniga, belästa, allmänbildade damer som var experter på svensk grammatik.

När någon av oss yngre och slarvigare journalister gjorde en dumhet, kom damerna upp till redaktionen med ett avdrag och bokstavligen tog en i örat. Så är det ju inte längre, utan datorns rättstavningsprogram väntas lösa alla problem. Det gör den inte.

Programmen löser inte heller slarv eller tankefel. I boken talas det exempelvis om AB Aktiebolaget Svea AB när det handlar om Stockholms Rederi AB Svea. Att påstå att Sveas Olympiabåt ss Birger Jarl (1953) skulle ha varit beställd på Lindholmens varv i Göteborg är suspekt med tanke på tillförlitligheten i övrigt, speciellt som hon beställdes redan 22.6.1950 på

rederiets eget företag Finnboda Varf i Nacka.

Men bortsett från dessa kanske mag-sura men allmängiltiga invändningar är det här en bok man gärna läser.

DET HAR SKRIVITS massor om både de seglande skeppen i vetetraden mellan Australien och Europa och ädlingen bland dem, Herzogin Cecilie, så jag förväntade mig inget nytt när jag öppnade boken.

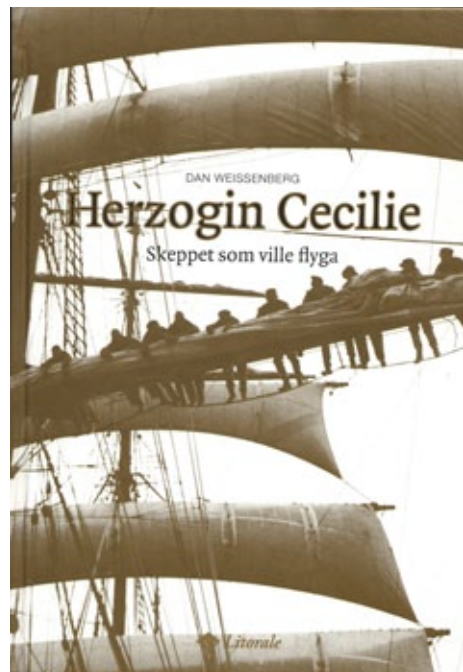
Ändå läste jag den gärna, även om det för mig blev oklart när författaren skriver egen text eller när han lånar ur Pamela Bournes egen litterära produktion. Hon var författaren och journalisten som följde med på den sista veterasan. För hennes del slutade den i giftermål med hertiginnans styrman Sven Eriksson; för hertiginnans del i ett snöpligt totalhaveri vid engelska kusten i augusti 1936.

Så som jag uppfattade Weissenbergs prosa är boken ett försök att förstå vad som ledde till haveriet; inte bara de eventuella navigatoriska felberäkningarna och risktagningarna, inte den inverkan strömsättningen hade, utan det mentala klimatet på rederiet i Mariehamn och ombord.

Ekonomi eller snålhet var här en faktor, brutalitet en annan.

SLUTRESULTATET var ett välseglande fartyg, ett flaggskepp för redaren, hårt drivet med ambitionen att nå bästa möjliga placering i vetekappseglingarna, varje år ivrigt följda av vadsläende briter.

Respekten för de människor som skulle göra detta möjligt var emellertid inte överdrivet stor om skeppsbord eller på rederikontoret. Därför gick det som det gick. Det verkar vara författarens slutsats, och läsaren blir beredd att instämma i den. ♦



Herzogin Cecilie, Skeppet som ville flyga

278 sidor, limbunden
Författare: Dan Weissenberg
Utgivare: Oy Litorale Ab
ISBN: 978-952-5045-44-4
Utgivningsår: 2011
Cirkapris: 35 euro

Bantad årsskrift från Åland

TEXT: THURE MALMBERG

Sjöhistorisk årsskrift för Åland (nr 23) blev klar till början av december.

Det märks att man i Mariehamn under året koncentrerat sig på ombyggnaden av sjöfartsmuseet: årsskriften är på bara 94 sidor mot normalt ca 150 under de senaste åren.

Innehållet är dock fortfarande både uppfriskande och omväxlande: Bertil Lindqvist skriver om åländska Viktor Sjölund och utflyktsbåten Cygnet han 1913 lät bygga i Nya Zeeland.

Marcus Lindfors tar upp ett värdefullt men nästan bortglömt kapitel i den finländska sjöfartshistorien: Libertybåtarna. Några av de 2708 lastfartyg som i ilfart byggdes i USA 1941-1945 hamnade slutligen i Finland. Lindfors beskriver ödet för två av dem, Curt Mattson Rederi Ab:s s/s Frostvik och Tranvik båda byggda 1943 och skrotade 1969 respektive 1965.

Rolf Fellman behandlar våra krigsår och speciellt då sänkningen av eskortfartyget Aura (II), en gång finländsk presidentjakt och före det passage-rarångare på Östersjön under svensk och finländsk flagg.

Per Gustavsson, som genom åren forskat grundligt i Ålands Kommunikations Aktiebolags s/s Sofia, skildrar nu hennes sista kända tid på Ladoga fram till fortsättningskriget.

SAMTIDIGT GÖR Gustavsson den fortsatta sjöhistoriska forskningen en tjänst när han avfärdar en del missuppfattningar och fel rörande Sofias historia; hon var inte byggd i Motala och skrotades inte heller där, hon förde inte Amundsen till Nordpolen,

hon trafikerade inte Libau (dagens Liepaja) och framför allt: hon övertogs aldrig av Ångfartygs Ab Bore i Åbo.

Varför då överhuvudtaget detta intresse för Sofia? Visst, hon var en av pionjärerna i trafiken på Åland, men det är tiden på Ladoga efter Ålands Kommunikations Aktiebolags konkurs som tidigare inte utförligt beskrivits på svenska.

Om åländsk sjöhistoria och åländskt sjöfolk skriver bl a Yngve Gustafsson, Anna Grönholm och Anders Westermärk. Erik Andersson bidrar med två sonetter, en om uppståndelsen kring Champagnevraket och dess last, en annan om den åländska sjömannskolan under femtio år. ♦

Sjöhistorisk årsskrift för Åland 2010-2011 (Nr 23)

96 sidor / limmad

Utgivare: Ålands sjöfartsmuseum

Utgivningsår: 2011

Cirkapris: 20 euro

Artikelförfattaren

Thure Malmberg är journalist

Adress: Centrumgränd 1 A 3,
01150 SÖDERKULLA

Tfn: +358 405 93 6269,
+358 9 2728 379

e-post: thuremalmberg@yahoo.se

