**SKÄRGÅRD 4/2011; För Thures bokhörna:**

**Fatal kantringsolycka**

**starten för folkrederi**

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 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 Kryzystof 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.

Och 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 helyllefinländskt.

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

Pär-Henrik Sjöström med en fartygslista sammanställd av Kryzystof Broza,

Rederiaktiebolaget Eckerö,

Ekenäs 2011

 288 sidor, inbunden

**Finsk bok om Åbo Båtvarf**

**borde översättas till svenska**

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 bl.a. 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.

Mäktig 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 byggt.

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 Rönnäs, 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 veterligen är förlagets primära språk.

Åbo Båtvarf 1889-1954

Parhaat veneet tehtiin Turun Veneveistämöllä.

Oy Litorale Ab,

Helsingfors 2011

Inbunden, stort format, 268 sidor.

**Hertiginnan på djupet**

**… och i djupet**

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 magsura 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 veteresan. 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 vadslående britter.

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.

Dan Weissenberg:

Herzogin Cecilie, Skeppet som ville flyga

Litorale, 278 sidor inbunden

Nord Print, Helsingfors 2011

**Bantad årsskrift från Åland**

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 passagerarångare 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.

Gustavsson gör samtidigt 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 Westermark. Erik Andersson bidrar med två sonetter, en om uppståndelsen kring Champagnevraket och dess last, en annan om den åländska sjömansskolan under femtio år.

Sjöhistorisk årsskrift för Åland 2010-2011 (Nr 23)

Limmad, 96 sidor

Mariehamn 2011

*Thure Malmberg*

*11.12.2011*