Den sista av sitt slag  
TEXT: HÅKAN EKLUND  
  
*Små fartyg byggda för passagerar- och transporttrafik längs kusterna och i insjösystem var på sin tid mycket vanliga i Finland, och i våra grannländer. Varor, boskap, mjölk, fisk och passagerare höll trafiken igång mellan kustsamhällen och öar.*

Detta innan landsvägsfärjor, vägbankar, landsvägar och effektiv privatbilism, buss- och lastbilstrafik ännu tagit över. Och innan småbåtshamnarna var fyllda med egna nöjesbåtar av olika storleksklasser och kapacitet.

**IDAG ÄR** m/s J.L. Runeberg, byggd för ånga 1912 och ursprungligen döpt till Helsingfors Skärgård, ensam i sitt slag i kusttrafik i Finland. Sitt nuvarande namn fick hon efter försäljningen (en av de många) till Borgå i februari 1937. Sommaren 1961 blev fartygets sista under ånga, året därpå installerades en dieselmotor som också användes i stridsvagnar och kraftferk.  
I Insjöfinland hittas en handfull likadana traditionsfartyg, en del till och med äldre. Samtliga används för turisttrafik, numera utrustade med dieselmotorer.

Det mesta som finns att säga om detta sekelgamla fartyg har Thure Malmberg samlat mellan två pärmar i boken ”m/s J.L. Runeberg – skärgårdsbåten i våra hjärtan 1912-2012”. I femtio år, dvs halva fartygets aktiva liv – hittills, har Malmberg dessutom haft förmånen och glädjen att vara resenär ombord.

På 120 sidor i 23 kapitel får vi följa med fartygets olika skeden, allt från den planerade midsommarkryssningen 1912 (som inte blev av) till 100-års jubileet med inbjudna hedersgäster ombord i april 2012.  
  
**MEN DET HAR** funnits många ödesstunder. Att fartyget överhuvudtaget finns kvar i drift idag känns, efter att ha läst boken, som ett smärre under.   
I juli 1965 bogserades J.L. Runeberg i hamn efter tre haverier sedan midsommaren; det var ohjälpligt slut på trafiken. Stämningen i Borgå var pessimistisk. Borgåblandet konstaterade i en rubrik 5.8.1965 ”Runebergstrafiken upphör. Lönsamheten dålig, maskineriet slut.” Se där problemen i en enda rubrik.

I Hufvudstadsbladet 5.3.1966 travesterade signaturen Marcella (Margareta Norrmén) nationalskaldens ord.

Vår båt, vår båt, vår stolta båt,  
ej under må du gå!  
Vi älskar dej – vart stag, var plåt,  
var åldrig pryl, var fransig tåt.  
En evig fristad må du få  
hos oss i Borgå å!

Vår båt, vår båt, för din skull låt  
oss tåligt knopa på:  
vi går på lottförsäljarstråt  
och bakar kakor, plåt på plåt,

och målar paraplyer blå  
för att om dej få rå!

Den avslutande strofen syftar på räddningskampen vintern 1966 när turistnämndens ordförande Lars Green hade startat en insamling för att rädda fartyget till Borgå, men deras pengar räckte inte till. När J.L. Runeberg auktionerades ut den 10.3.1966 gavs högsta budet av företagarparet Satu och Leo Vuoristo (30 250 mk), som sen i tjugo års tid höll fartyget i trafik på stamlinjen Helsingfors-Haiko-Borgå, tills nya ägare igen tog över.

**STYCKET OVAN** är bara en episod i denna mycket intressanta och detaljerade fartygshistorik; Malmberg har ordning på sitt arkiv. Det är många ägarskiften, öden och äventyr som skildras in i minsta detalj och illustrationerna är många och varierande.  
Speciellt uppskattar jag inskannat material i form av biljetter, brev, annonser, kartor, pressklipp etc som fungerar utmärkt som historiska illustrationer och ger liv åt uppslagen. Sådant som ofta skattar åt förgängelsen, medan riktiga fotografier tenderar att leva längre. Likaså är alla intervjuer värdefulla, som journalisten Malmberg är duktig på. Speciellt de förkrigstida som berättar om ett familjesommarkoncept som inte längre finns kvar.

Det enda som stör en aning är svårlästa bildtexter med liten font och onödigt ljus toning, annars är bokformatet och layouten mycket tilltalande.  
Denna bok hör hemma i alla fartygs- och sjöfartsälskares boksamling, och är en utmärkt presentbok för alla och envar med intresse för vår unika kustkultur. Må J.L. Runeberg ännu få trafikera vår sydkust i många decennier till.