

ÖVERSIKTER OCH MEDDELANDEN

PEKKA SÖRENSEN

Bilfärja av ro-ro-typ senkomling i Finland – insiktströghet och institutioner fördröjde

Avsikten med föreliggande översikt är att presentera en kontextuell tillbakablick på passagerarsjöfarten mellan Finland och Sverige över Ålands hav under drygt fyrtio år (1918–1961). Jämfört med resten av Norden och Centraleuropa bedrevs trafiken relativt sent, ännu på 1950-talet, med konventionella, ångdrivna kombinerade passagerar- och lastfartyg. Redarna lät länge bli att ta hänsyn till den sedan 1920-talet snabbt växande bilismens särskilda krav på fartygens arkitektur och generalarrangemang. Framställningen bygger i huvudsak på sjöhistoriska litteraturkällor. Till mina tidigare forskningsrön – baserade i något högre grad på primärkällor och publicerade 1979, 2012 och 2018 – återkommer jag i mer komprimerad form i slutet av denna översikt.

Kartell tar över på Ålands hav

Ännu i början av 1950-talet introducerades i Finland nybyggen av fartyg där passagerarnas bilar hanterades enligt konventionell vinsch-bom-över-relingen-praxis. Denna så kallade lift-on/lift-off-metod hade man till exempel i Danmark till stor del övergett redan under 1930-talets senare hälft då ro-ro-fartygen (roll-on/roll-off) gjorde entré. Danmarks bilpark hade vuxit snabbt¹ och bilisternas, främst bussbolagens, inträde i rederibranschen hade varit framgångsrikt trots det initiala institutionella motståndet från statligt håll. Motståndet uppvisades i första hand av det statliga järnvägsbolaget Danske Statsbaner (DSB).

1. I Danmark fanns det 61 078 personbilar 30.9.1929. Sex år senare, 30.9.1935, var antalet uppe i 83 744. *Statistisk Aarbog 1930* (København 1930), tabell 91, s. 88; *Statistisk Aarbog 1936* (København 1936), tabell 92, s. 86.

I Finland växte inte bilbeståndet lika snabbt², men det institutionella motståndet var starkare än i Danmark. Förutom det statliga järnvägsbolaget VR, som likt DSB till en början motarbetade privatbilismen, stretade nämligen ytterligare en stark institution emot – de så kallade samseglande rederierna som hade inlett ett intimt samarbete 1918.

Parter i detta samarbete var Finska Ångfartygs Aktiebolaget (FÅA, Helsingfors, grundat 1883), Ångfartygs Aktiebolaget Bore (Åbo, grundat 1897) och Stockholms Rederiaktiebolag Svea (grundat 1871). Kort efter slutet av inbördeskriget våren 1918, den 28 maj, hade de tre passat på att ingå ett samseglingsavtal – ett avtal av kartellnatur som gjorde slut på den tidigare, ekonomiskt skadliga rivaliteten mellan dem och gav dem en närmast monopolistisk ställning på Ålands hav där det nu blev lätt att utmanövrera eventuella konkurrenter. Några sådana dök upp på 1920- och 1930-talen men undanröjdes lätt bland annat genom köp.

Här är det orsak att betona FÅA:s speciella, statsbärande roll. Som landets största rederi var FÅA inte bara en nationell institution per se utan också att betrakta som något av ”rikets räddare” genom att dess vd Lars Krogius d.y. hade tagit initiativ till och framgångsrikt lett sjöoperationen som transporterade de i Tyskland utbildade jägarna och deras vapen till Vasa i februari 1918. När rederiet firade sitt femtioårsjubileum i Helsingfors den 23 april 1933 var republikens *crème de la crème* på plats, det vill säga president P. E. Svinhufvud, hans företrädare K. J. Ståhlberg och L. K. Relander samt de två blivande presidenterna C. G. E. Mannerheim och J. K. Paasikivi.³

Samseglingsavtalet var en något avvikande, ”nischartad” variant av de så kallade linjekonferenserna i ren fraktfart, en rätt vanlig samarbetsform i djupare och mer exotiska vatten sedan 1870-talet. Samseglingsavtalet avvek även från till exempel The Baltic and White Sea Conference (BWSC) som grundades 1905 av rederier från elva länder – inklusive fyra nordiska – och 1927 bytte namn till The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO). Medan BWSC utarbetade uniforma

2. I Finland fanns det 42 249 personbilar i slutet av 1929. Sex år senare, i slutet av 1935, var antalet nere i 40 571. *Statistisk årsbok för Finland 1931* (Helsinki 1931), tabell 133, s. 164; *Statistisk årsbok för Finland* (Helsinki 1940), tabell 145, s. 182.

3. Bruno Suviranta, *Finska Ångfartygs Aktiebolaget 1883–1958* (Helsingfors 1958), s. 66, 68–69; *Helsingin Sanomat* 25.2.2018, s. B 8–11. Lars Krogius d.y. som lämnat sin post som FÅA:s vd 1920 hade 1933 förlänats Finlands Vita Ros högsta utmärkelse, storkorset. Finlands Vita Ros orden, Riddarordnarnas kansli, muntligt februari 2018.

certepartier (befraktningsavtal) och beslutade om fraktminimum för trävaruhandeln, höll sig trion FÅA-Bore-Svea till linjefart med isförstärkta passagerarfartyg på Ålands hav. Man seglade främst på linjerna Åbo–Stockholm och Helsingfors–Stockholm. På den sistnämnda rutten inleddes samtrafiken av FÅA och Svea 1919. Bore lyckades, trots motståndet från FÅA och Svea, komma med 1928.⁴

Så länge tåget dominerade som landtrafikform var det logiskt att det togs fram en fartygstyp, tågfärjan, som – innan längre broar blev realistiska – kunde förlänga järnvägsspår över vattendrag inte bara inom öriket Danmark, utan även internationellt på Östersjön och Nordsjön. Under tjuogoårsperioden 1890–1910 lades grunden för vidareutvecklingen av tågfärjeförbindelserna som med tiden blev kombinerade tåg/bilfärjeleder. Detta skedde genom att tågfärjorna började ta bilar även direkt på däck i stället för i godsvagn (tillåtet av DSB i Danmark först 1926), alternativt genom att parallella statliga eller privata bilfärjeöverfarter inrättades.⁵ Först bland internationella tågfärjeförbindelser var den korta sträckan mellan Helsingborg och Helsingör över Sundet, det smalaste stället i Öresund, som inrättades 1892. Därefter kom Malmö–Köpenhamn 1895, Gedser–Warnemünde 1903 och Trelleborg–Sassnitz 1909.⁶

Särskilt linjen Gedser–Warnemünde har lyfts fram som ett exempel på tågfärjans förträfflighet. Redan efter två verksamhetsår kunde en dramatisk ökning noteras både i godsmängder och passagerarantal jämfört med de konventionella ångarna som leden tidigare opererades med. Godset ökade tjugofalt och passagerarantalet fördubblades. Under de två första åren uppvisades nästan lika stora ökningar även på linjen Trelleborg–Sassnitz. Detta noterades i ett betänkande som en norsk-dansk kommission lade fram 1926. Kommissionen hade utrett

-
4. Pekka Sörensen, *Siljarederiet och de samseglande* (Åbo 1979), s. 27. En transocean linjekonferens i liten skala dök upp även i Finland på 1920-talet. Det var Finland Sydamerika Linjen, grundad i början av 1926 av FÅA-ägda Ab Finland-Amerika Linjen Oy och Juho Kuosmanens Suomen Valtamerentakainen Kauppa Oy, sedermera Valta-meri Oy. Hösten samma år kom även Borebolaget med i samarbetet. Erik Lodenius, *Finland-Sydamerikalinjen 1926–1976* (Helsingfors 1976), s.12, 17.
 5. Pekka Sörensen, 'Skeppsbroromantiken, barlast vid tonnagebeslut?', Kasper Westerland (red.), *Färjefart. Historiska och etnologiska perspektiv på färjetrafiken mellan Finland och Sverige*, Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi 33 (Åbo 2012).
 6. Sörensen, *Siljarederiet*, s. 21–22.

möjligheterna till en eventuell norsk-dansk färjeförbindelse – underförstått en *tågfärjeförbindelse*.⁷

Kommissionens enhälliga slutsats i frågan om optimala hamnar för en ”eventuel norsk-dansk færgeforbindelse” blev att Larvik, nära mynningen av Oslofjordens västra sida, och Frederikshavn, i spetsen av norra Jylland snett mittemot Göteborg, vore de bästa alternativen. Man kunde gott förmoda att en förbindelse mellan dessa orter skulle komma att utvecklas i samma riktning som linjerna Gedser–Warne-münde och Trelleborg–Sassnitz, fast i ”noget ringere omfang” genom att de ”kommercielle betingelser” för den föreslagna linjen mellan Larvik och Frederikshavn inte var fullt så goda som hos de två åberopade paradexemplen.⁸

År 1937, elva år efter att den järnvägsfrälsta kommissionen presenterat sitt betänkande, blev linjen Larvik–Frederikshavn verklighet – men på ett helt annat sätt än kommissionen tänkt sig, nämligen som *bilfärjeförbindelse*. Detta faktum har relevans för min framställning såtillvida att bilfärjeleden Larvik–Frederikshavn kom att fungera som en viktig förebild och inspiratör för de bilfärjeaktivister i Finland som i mitten av 1950-talet gjorde ett seriöst försök att bryta de tre samseglande rederiernas kartellskyddade position på Ålands hav. Dessa bilfärjeaktivister var bilister (främst bussbolag och åkerier) och stod helt utanför rederinäringen. Några år efter bilisternas försök grundade två ålänningar med lång sjöfartserfarenhet Rederiaktiebolaget Vikinglinjen som framgångsrikt tog upp kampen mot de samseglande rederiernas hegemoni.

Statsjärnvägarnas storoffensiv

Redan innan den ovan nämnda norsk-danska kommissionen 1926 kommit ut med sina tankar om förbättrad förbindelse mellan de två länderna hade järnvägsmyndigheterna i Sverige och Finland sysselsatt sig med problematiken kring förbindelserna över Ålands hav. Efter världskrigets kaos måste allt läggas på ny köl också med tanke på trafiken mellan Sverige och Sovjetunionen. Om allt detta hade representanter för de statliga järnvägarna, finska VR och svenska SJ, konfererat i Helsingfors den 25 januari 1919, sammankallade av den finska järnvägsstyrelsen.

7. *Betænkning afgivet af kommissionen vedrørende en eventuel norsk-dansk færgeforbindelse* (København 1926), s. 13–14.

8. *Ibid.*, s. 14, 66–67.

Just detta möte diskuterade Bores direktion sannolikt på bolagsstämman i mars 1919, i något uppgiven ton när årsberättelsen 1918 och framtidsutsikterna för trafiken på rutten Åbo–Stockholm kom på tal. Direktionen befarade att ”den finska och svenska regeringen snart kommer till ett avtal om övertagning av denna trafik i så stor grad, som de kunna förvärva genom sina järnvägsstyrelser”.⁹

Bores farhågor var en realitet i början av 1900-talet. Det låg i VR:s och SJ:s intresse att svinga ett damoklessvärd över de privata redarnas huvuden för att upprätthålla rädslan för att järnvägarna med sina tågfarjor skulle komma in på rederiernas revir. Farligt framgångsrika exempel på detta var de ovannämnda fyra tågfarjelinjerna. VR:s och SJ:s överläggningar i Helsingfors i januari 1919 resulterade i upprättandet av en svensk-finsk trafikkommission (SFTK) som hade sitt första sammanträde i Stockholm den 20 september 1921. Bland kommissionens ledamöter kan noteras Bernhard Wuolle, VR:s generaldirektör 1917–1922 och under samma tid även kortvarig kommunikationsminister. Till ordförande i den finska sektionen, då den sammanträdde för sig, hade utsetts verkliga statsrådet, bank- och finansmannen August Ramsay, som var tidigare direktionsmedlem i FÅA och far till Henrik Ramsay som var FÅA:s vd sedan 1920.¹⁰ I november 1923 kom SFTK ut med sin utredning där man hade studerat alternativa hamnar, farleder, fartygstyper (tågfarja eller vanlig ångbåt) och driftsekonomi (i statlig eller privat regi).

Utredningen förordade en daglig förbindelse mellan Åbo och Stockholm i statlig regi, med fyra isförstärkta ångbåtar. Av de tilltänkta ångbåtarna skulle tre omfatta en högre standard: två skulle hållas i trafik och en som avlösare. Den fjärde båten, något anspråklösare utformad, skulle utgöra en ”bottenreserv” för den eventualiteten att ett haveri inträffade samtidigt som ett av trafikfartygen låg dockat för översyn. Utredningen framhöll att tågfarjor skulle bli för dyra i drift.¹¹ Ur de

-
9. Bores bolagsstämmoprotokoll 22.3.1919 och årsberättelse för 1918, Bore, Ca:2, Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi (SHIÅA).
 10. *Förbättrade sjöfartsförbindelser mellan Sverige och Finland. Utredning angående de tekniska möjligheterna och villkoren för en statlig ångfärjeförbindelse eller annan statsdriven eller statsgaranterad sjöfartsförbindelse. På uppdrag av svenska och finska regeringarna verkställd av Svensk-finska Trafikkommissionen*, Statens offentliga utredningar, SOU 1923:65 (Stockholm 1923), s. 14.
 11. *Ibid.*, s. 54, 67.

samseglande rederiernas synvinkel kan SFTK-utredningen anses ha varit en besvikelse. Visserligen påpekades i utredningen skenheligt att viktiga skäl kunde anföras för att privata aktörer som tidigare skött trafiken i princip kunde göra det även framledes och att staterna ”icke utan goda skäl böra utvidga sin verksamhet på sjöfartsområdet”, eftersom detta vore ett intrång på privatföretagsamhetens domäner.¹²

Trots detta stannade man alltså för att rekommendera statsdrift. För de samseglande rederierna kom utredningen med någorlunda positiva besked endast i fråga om fartygstyp. Nytt specialtonnage för järnvägsmateriel var alltså inte ett måste, även om Borebolaget lekt med tanken på sådant redan i slutet av 1913, då man i Sverige umgicks med planer på en tågfarjeförbindelse mellan Kapellskär och Åbo.¹³ Rederierna kunde fortsätta med ”vanliga” ångare på paradhamnen i Stockholm, Skeppsbron i centrum intill Kungliga slottet, trots att utredningen inte helhjärtat förordade denna hamn på sikt på grund av att förbindelsen mellan kajens järnvägsspår och det övriga järnvägsnätet inte var den smidigaste.¹⁴

Strax efter att utredningen offentliggjorts var polemiken i gång. I Borebolagets hemstad rapporterade *Åbo Underrättelser* den 28 mars 1924 om frågan på nästan en hel sida. Åbo handelskammare var i stort sett för de av SFTK föreslagna riktlinjerna, medan Bores verkställande direktör Thorbjörn Kramer var kritisk särskilt till att staten skulle ta över verksamheten efter privata rederier, som under ett kvarts sekel skött trafiken och ”ej skytt några medel och kostnader”.¹⁵

Argast i tonen var FÅA:s före detta verkställande direktör Lars Krogius d.y., som i *Åbo Underrättelser* den 29 april 1924 ”utdömer bestämt förslaget om en statsdriven trafik” som skulle vara endast de svenska järnvägarna till nytta. Krogius hänvisade också till ”avskräckande exempel” på statsdrift ”i Amerika”. I samband med artikeln, med stora rubriker och Lars Krogius bild som blickfång, publicerade tidningen också ett fylligt referat av ett detaljerat och mycket kritiskt tal hållet av kapten B. Zander vid Sveriges allmänna sjöfartsförenings årsmöte.¹⁶

12. Ibid., s. 57–58.

13. Oscar Nikula, *Ångfartygsaktiebolaget Bore 1897–1947* (Åbo 1946), s. 46.

14. SOU 1923:65, s. 27.

15. *Åbo Underrättelser* 28.3.1924, A-samlingen:388, SHIÅA.

16. *Åbo Underrättelser* 29.4.1924, A-samlingen:388, SHIÅA.

Vad Lars Krogius inlägg i Åbo *Underrättelser* 1924 beträffar kan man konstatera att hans tankar ingalunda var nya. Redan 1920, samma år som han lämnade posten som vd för FÅA, hade han gett ut en liten pamflett på tjugo sidor där han utdömde den svenska tanken om en stor järnvägsbaserad transitoled England–Sverige–Finland/Ryssland. Den klassade Krogius som ren utopi och därtill för Finlands del rentav som något ofosterländsk eftersom den endast skulle gynna de svenska järnvägarna. En tåg färja för transitoledens delsträcka Finland–Sverige, gärna från Åbo, utdömer han ändå inte helt, men han menar att signaturen H. W. (Harry Wilén, Borebolagets vd, min anm.) presenterat en lönsamhetskalkyl som är ”rent löjlig”.¹⁷

SFTK-utredningens huvudsakliga rekommendationer bemöttes av rederinäringen och andra sakkunniga med så starkt motstånd att hela idén förföll. En sak tog de samseglande dock ad notam, nämligen utredningens tanke att tre av de fyra fartyg som linjen Åbo–Stockholm skulle opereras med måste vara av samma höga standard. Särskilt FÅA:s ledning drev på detta trots att samarbetet i tonnagefrågor visade sig vara svårt. FÅA ansåg tonnagefrågan vara viktig, inte bara för att SFTK lyft fram saken i offentligheten, utan för att de samseglande trafikerade Åbolinjen med ”båtgamlingar” byggda 1872, 1876 och 1893. Närmast för att Sveas och FÅA:s tankar om en ny båt för Åbolinjen så väsentligt skiljde sig från Bores, men också för att konjunkturutsikterna försämrats på grund av börskraschen i New York den 24 oktober 1929, kom man i oktober 1930 gemensamt fram till att alla parter under rådande omständigheter åtar sig nybyggen efter gottfinnande.¹⁸

Efter att världsdepressionen lättat 1934–1935 tog dock endast FÅA och Bore beslut om nybyggen. Svea nöjde sig med att förlänga en av sina gamla Åbobåtar. FÅA emottog sitt nybygge, *s/s Aallotar*, 1937 – men satte henne på smörtraden till Hull och lät tre av sina äldre enheter turas om att betjäna linjen Åbo–Stockholm. Alltid trogen linjen Åbo–Stockholm fick Borebolaget nybygget *s/s Bore II* 1938. Hon var ångtekniskt sett världsunik och därmed en risktagning som hann göra sextiosju resor tur/retur innan vinterkriget bröt trafiken. Fartygets bristfälliga driftsäkerhet höll på att bli en rättssak mellan Borebolaget och leve-

17. Lars Krogius, *Ångfärjeförbindelsen Sverige–Finland och transitotrafiken* (Helsingfors 1920).

18. Bores direktionsprotokoll 21.11.1929 och 4.10.1930, Bore, Cb:6, SHIÅA.

rantören, Åbovarvet Chrichton-Vulcan, fastän varvet utrustat fartyget med precis den okonventionella ångteknik som beställaren, Bores styrelseordförande och huvudägare Hans von Rettig (1894–1979), till sist bestämt sig för. ”Lösningen” på tvisten blev att fartyget lades upp i Stockholm 1940 och att Sovjetunionen i januari 1945 övertog henne som krigsskadestånd.¹⁹

Handels- och industriministeriet höll sig sedan 1920 med ett rådgivande organ, Ekonomiska rådet (ER; *Taloudellinen neuvottelukunta*, TNK). När FSTK-diskussionen ebbat ut och världsdpressionen låg allt tyngre över näringslivet även i Europa i början av 1930-talet, utsattes bilismen i Finland för ett speciellt ”anfall” från den gamla institutionella fienden, VR:s, sida. På uppdrag av Ekonomiska rådets (ER) handels- och trafiksektion – med FÅA:s vd Henrik Ramsay (1886–1951) som ordförande – beställde sektionen av VR:s generaldirektör Hjalmar Castrén (1873–1946) en utredning om hur och i vilken proportion statens knappa medel i framtiden skulle fördelas mellan landsvägarna och järnvägarna. Utredningen publicerades 1931 innan ER skulle behandla den, ett förfarande som enligt företaget motiverades av utredningens stora allmänna intresse.

Här var nu två bockar satta till trädgårdsmästare. Inte helt överraskande fann Castrén i sin utredning, som närmast framstår som en pamflett, att järnvägarnas primat är självklart. Han tillstod ändå att biltrafiken – här främst bussar och lastbilar – nog har sin betydelse som järnvägars matartrafik på sträckor under 30–40 km, där järnvägsfrakten är olönsam.²⁰ Generaldirektören gjorde stort nummer av bilismens negativa inverkan på landets handelsbalans. För femårsperioden 1925–1929 räknade han att ”bränsle, hjul och gummi” för alla typer av motorfordon utgör en sammanlagd importkostnad om 683,2 miljoner mark. Han underlät dock att nämna snittkostnaden per år: 136,6 mn mark. Han konstaterade endast att man årligen importerar motortillbehör för minst cirka 150 mn mark utan att nämna att importen översteg 150 mn mark endast under de två sista åren i hans tidsserie. Sedan jämförde han dessa 150 miljoner med VR:s motsvarande värde

19. Pekka Sörensen, 'Hans von Rettig, skeppsvarven och de samseglande 1925–1960', Sari Mäenpää et al. (red.), *Från varven ut på världshaven – skeppsbyggeriets historia i Finland* (Reso 2018), s. 94–95, 98.

20. Jalmar Castrén, *Maantiet ja rautatiet*, *Taloudellisen neuvottelukunnan julkaisuja* 9 (Helsinki 1931), s. 6, 25; ER är numera Statens ekonomiska forskningscentral VATT.

av importerade förnödenheter, 120,4 mn mark år 1928, varvid motorfordonsägarna framstod som större ”slösare” än om han hade jämfört VR:s drygt 120 miljoners import med motoristernas snittvärde, drygt 136 mn mark.²¹

Castrén var inte själv bilägare.²² Bilorganisationernas permanenta vägkommitté reagerade med bestörtning på Castréns kria och ansåg att dennes slutsatser baserade sig på gissningar. Vägkommittén avfärdade utredningen som ett ”propagandahäfte” av VR och krävde en ny opartisk undersökning av ER. Av ER:s protokoll framgår dock inte att vägkommitténs genmäle skulle ha tagits upp till behandling. Detta kan bero på att utredningen trots sina brister ansågs vara i samklang med ER:s dåtida huvudbudskap: sparsamhet i den statliga ekonomin.²³

Privatföretagsamhet i Engelska kanalen

Jag gör här en utvikning till öriket Storbritannien för att visa att färje-problematiken med ledernas geografiska placering och beskaffenheten av tonnage till en början präglades av samma institutionella konflikt mellan järnvägarna och bilismen som i Norden. Men här var det de privata bilägarnas företagsamhet – inte främst bussbolagen som i Norden – som spelade en viktig roll i bilfärjetrafikens barndom.

Stuart Morse Townsends (1887–1969) första utlandsresa med egen bil, en tolv hästkrafters Rover coupé, var hans bröllopsresa – en rundtur i Frankrike precis före första världskriget. Efter kriget insåg han att det fanns ett växande behov hos bilburna briter att snabbt och billigt ta sig till kontinenten. Han lät utföra en undersökning som bekräftade hans misstanke att bilar lönsamt kunde skeppas över Engelska kanalen, till ett pris som var bara hälften av vad då privata Southern Railway (SR) debiterade.²⁴ Järnvägsbolaget föreställde sig att bilisterna var lite ”bättre folk” som nog hade råd att betala. Härtill tog de för ändamålet

21. Ibid., s. 11–12.

22. Jalmár Castréns son Simo Castrén muntligt per telefon 14.9.2017.

23. Lasse Jekunen, *Talouselämän sisäiset lait ja terveet periaatteet. Taloudellisen neuvottelukunnan talouspoliittinen ohjelma 1928–1932*, Avhandling pro gradu vid Helsingfors universitet 2016, s. 46–47. I början av 1930-talet fanns det tre bil(ist)organisationer i landet: Finlands Automobilklubb – Suomen Autobiili Klubi (grundad 1919) och de mindre herrskapsbetonade, finskspråkiga Maaseudun Autonomistajain Liitto (grundad 1926) samt Yleinen Autoliitto (grundad 1927).

24. S. M. Townsend, *A Private Enterprise. The Story of the Townsend Channel Ferry*, reprinted from *Milestones* (1959), s. 1.

använda postångarna ett relativt litet antal bilar per resa. Även andra olägenheter gjorde livet surt för bilisterna, till exempel att bränsletankarna i enlighet med ett påbud av handelsministeriet måste tömmas vid varje ombordtagning.

År 1920 fanns det 187 000 privatbilar i Storbritannien. Tio år senare var antalet 1 056 000 och strax före andra världskriget 2 034 000.²⁵ Townsend hade tänkt sig att någon av landets bilistorganisationer skulle garantera ett visst antal bilbokningar som sedan skulle fylla det fartyg som han skulle chartra. Endast den yngsta bilklubben, Civil Service Motoring Association (CSMA, grundad 1923) tänkte på tanken och tidskriften *The Autocar* gav den behövlig publicitet. Townsends företag, Townsend Bros. Ferries Ltd – tidigare engagerat i bland annat skeppsproviantering och spedition – chartrade ett litet fraktfartyg avsett för koltransport i kustfart och inledde biltransporter mellan Dover och Calais i juni 1928. Här är det viktigt att notera att fartyget *s/s Artificer* ingalunda var av ro-ro-typ. Bilarna lastades och lossades med hamnkran. Fartyget kunde ta högst femton bilar och tolv passagerare. Merparten av resenärerna, det vill säga utöver de tolv som fick komma ombord med bilarna, kördes med bussar till en annan kaj och steg där ombord på den ordinarie postbåten – med biljetter som Townsend ordnat. I Calais kunde de sedan återförenas med sina bilförande vänner efter *Artificers* ankomst.²⁶

Arrangemanget fungerande – den nyblivne redaren kunde konstatera att de tolv däckplatserna så gott som alltid var fullbokade. Den inemot tre timmar långa däckresans popularitet minskade inte av att de tolv passagerarna själva – genom förhandsarrangemang med fartygets kock – fick ordna med eventuell mat och dryck under resan. I samband med hänvisningen till att de tolv passagerarplatserna oftast var fullbokade gör Townsend den intressanta reflektionen att ”passagerarnas önskan att resa *med* sina bilar” hade gjort ett stort intryck på honom.²⁷ Detta tyder på att han tänkt att verksamheten, principiellt och i första hand, endast skulle handla om ett vanligt skeppningsproblem: hur få ett parti styckegods, i detta fall personbilar, från en inhemsk hamn till en

25. Office for National Statistics, Dept. for transport statistics (Table VEH 0103) på webbplatsen gov.uk.

26. Townsend, *A Private Enterprise*, s. 6. Orig.: ”I had been much impressed by the desire of passengers to travel with their cars.”

27. *Ibid.*, s. 6–7. Författarens kursivering.

utländsk? Insikten att folk vill avnjuta sjöavsnittet av resan till utlandet tillsammans med sina bilar – att alltså kombinationen bilar och passagerare på samma fartyg och resa kanske är ett framtidskoncept – fick honom att börja söka efter ett lämpligare fartyg.

Tursamt nog hittades ett sådant i hemknutarna i Dover – en gammal minsvepare från 1918 som Royal Navy tänkt låta gå till skrotning. Townsend fick köpa fartyget och efter en dyr konvertering sattes det, omdöpt till *Forde*, i trafik på bolagets gamla linje i april 1930. Nu opererade man med ett fartyg som kunde ta trettio bilar och tvåhundra passagerare. Passagerarkapaciteten var överdimensionerad men kunde nyttjas så att man chartrade extra lasttonnage för de bilar som inte rymdes på *s/s Forde* – men tog med de extra bilarnas passagerare ombord på *Forde*.

Townsend hade nog från första början tänkt sig att bilisterna skulle köra sina fordon ombord. Men ro-ro-metoden kunde inte tillämpas på grund av att hamnmyndigheterna både i Dover och Calais slog dövörat till Townsends upprepade propåer om att kajerna, på grund av de stora skillnaderna i tidvattennivån, måtte utrustas med reglerbara ramper för bilarnas på- och avkörning. I sin resultatlösa väntan på hamnarnas åtgärder lät Townsend utrusta *Forde* med en rampförsedd port i akterskeppets brädgång.²⁸ Porten kom dock ytterst sällan till användning.²⁹ I jakten på ny båt, som sedan slutade med *Forde*, spelade högst sannolikt också konkurrensen en pådrivande roll. Townsend måste rimligtvis ha fått nys om Southern Railways (SR) nybyggnadsplaner fast han inte alls tar upp saken i sin lilla bok. SR slog nämligen 1931 till med ett nybygge för biltransporter på linjen Dover–Calais.

SR hade ursprungligen låtit rita fartyget som ett vanligt lastfartyg, men i sista stund låtit ändra på generalarrangemanget så att det bäst skulle anpassas till transport av bilar, dock inte per ro-ro, utan med hamnkran. Fartygets påtänkta namn hade också ändrats från *Camberley* till *Autocarrier*. Detta tyder på att SR tog Townsends koncept på allvar och ville haka på en utveckling som bedömdes bli en stigande trend. *s/s Autocarrier* var drygt 67 meter lång och kunde ta upp till 35 bilar.³⁰

28. Ibid., s. 7.

29. B. Peter & P. Dawson, *The Ferry. A Drive through History* (Isle of Man 2010), s. 24.

30. 'Autocarrier', <https://www.doverferryphotosforums.co.uk/?s=autocarrier> (hämtad 20.6.2013).

Townsend's verksamhet på 1930-talet präglades av dålig lönsamhet på grund av den hårda konkurrensen från järnvägshåll. Detta var högst sannolikt orsaken till att planerna på ett avancerat, ”riktigt” ro-ro-bygge stannade på ritbordet. Den svåraste konkurrenten SR³¹ inledde ett massivt nybyggnadsprogram om tre systerfartyg (1934–1935) för rutten Dover–Dunkerque. Stöd till detta program gavs främst av parlamentet som 1930, än en gång, hade förkastat tanken om en tunnel under Engelska kanalen.

Fartygsprogrammets första enhet, *s/s Twickenham Ferry*, levererades i juli 1934. Hon var typologiskt sett ett intressant fartyg eftersom hon i första hand var en tåg färja (fyra spår), men därtill hade ett separat garage för 25 bilar uppe på akterkant av däckets ovanför tåg däck. SR, som insett att Townsend var på rätt väg, hade låtit konstruera nybygget så att garaget kunde lastas och lossas enligt ro-ro-principen över en på kajen, och långsides med denna, fast anlagd, landgångsliknande ramp med plattform och klaffbro i övre ändan. I Dover kunde ett dylikt kajarrangemang dock tas i bruk först i juni 1937.³²

Bilisterna blir skeppsredare i Danmark

Europas föregångarland i bilfärjefart var öriket Danmark. Trafiken med motorfordon hade ökat snabbt. I början av september 1914 fanns det 27 704 personbilar i landet. I slutet av september 1931 var antalet uppe i 76 155.³³ Den stora bilkörande allmänheten ansåg att moderniseringen av en av de viktigaste interna förbindelserna, den över Stora Bält mellan mellersta Själland och Fyn, framskred för långsamt. Först 1927 satte DSB in en ny tåg färja på leden som järnvägarna trafikerat sedan 1883. Missnöjet var så starkt att privatbilisternas Forenede Danske Motorejere (FDM, grundat 1906) bildade ett färjefartsbolag som helt frankt kontraherade ett bilfärjebygge. Då vaknade DSB och satte sig vid förhandlingsbordet med FDM. Slutresultatet var att DSB övertog varvskontraktet och att ett nybygge levererades senhöst 1930.³⁴

31. SR var vid den här tiden ännu ett av de fyra privata järnvägsgrupperingar som ”frivilligt” hade bildats av olika privata järnvägar när järnvägarnas nationalisering från gicks efter världskriget.

32. Alec Hasenson, *The History of Dover Harbour* (London 1980), s. 347.

33. *Statistisk Aarboeg 1914* (København 1914), tabell 81, s. 96; *Statistisk Aarboeg 1932* (København 1932), tabell 96, s. 92.

34. Sörensen, 'Skeppsbroromantiken', s. 34.

Det är naturligt att bilisternas blickar förr eller senare också skulle falla på Sundet, det smalaste stället av Öresund, där DSB sedan 1892 året runt hade upprätthållit en tågfarjeförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (kallad HH-leden). Redan år 1930 var bilarna ett problem. Dagligen befordrades cirka trettio bilar, vilket redan innebar trängsel på ledens två gamla tågfarjor.³⁵ I Sverige hade Kungliga Automobilklubben (KAK) i början av 1930-talet propagerat för en bilvänligare förbindelse på HH-leden.³⁶ KAK:s framställan 1930 hos SJ om ökad färjekapacitet bemöttes dock med oförståelse. SJ:s generaldirektör Axel Granholm (1872–1951) var lika kritisk mot bilisterna som sin finska kollega Hjalmar Castrén. Granholm tyckte visserligen inte att bilisternas valutakrävande hobby rubbade landets handelsbalans, men det går inte att ta miste på var hans sympatier låg när han 1930 i sitt svar på KAK:s framställan avvisade järnvägsinvesteringar på HH-leden och bland annat sade: ”Det är ju järnvägs- och ej biltrafikanterna, som är vår uppgift att tjäna och inrätta oss för.”³⁷ Att det låg en stor och uppdämd efterfrågan på bilbefordran bakom bevisas av att när den ”hemmagjorda” bilfärjan *Asa Thor* introducerades på HH-leden i juni 1931, blev det snart vanligt att *Asa Thor* med sina elva dubbelturer per dag fraktade cirka 500 bilar över Sundet medan DSB:s tågfarjor endast klarade av 150 eftersom järnvägsvagnarna hade företräde.³⁸

Fenomenet *Asa Thor* var dansken Albert Jensens (1885–1941) snilleblix. Vid 22 års ålder återvände droskkusksonen till Köpenhamn efter att ha tillbringat sju år som ”allmänsjöman” i England, Ryssland och USA. I Köpenhamn grundade han två företag: Albert Jensen rederiforretning och Københavns Kul og Koks Kompagni A/S. Som redare var han bland annat med om att rusta den tremastade skonaren *Arctic* med frysanläggning. Fartyget skickades till Grönland för att fiska hälleflundra. Det slutade med konkurs.³⁹

35. Mogens Nørgaard Olesen, *Överfarten Helsingborg–Helsingör genom tiderna* (Köpenhamn 1992), s. 61, 64.

36. *Svensk Motor Tidning* 1931:11.

37. Christer Jansson, *Med båt från Helsingborg. Passagerarfarten under 1900-talet* (Stockholm 1985), s. 80. År 1930 fanns det 103 664 personbilar i Sverige. *Statistisk årsbok för Sverige 1933* (Stockholm 1933), tabell 130. År 1949 var antalet uppe i 184 055. *Statistisk årsbok för Sverige 1950* (Stockholm 1950), tabell 145.

38. Olesen, *Överfarten Helsingborg–Helsingör genom tiderna*, s. 68.

39. Michael Rütz, *Fra bryggen till broen. En bog om 4K, dets stiftere Albert Jensen og alle medarbejdere, der gjorde det hele muligt* (København 1995). Boken är en populärt hållen småskrift utan stora källkritiska ambitioner.

År 1931 grundade Jensen ett rederi till, Nordisk Rute- og Færgefart A/S (NRF). I likhet med britten Stuart Townsend – som insett att de monopolistiska järnvägsbolagen, till en början, varken kunde eller ville tillfredsställa behovet av bilbärande specialtonnage – förstod Jensen att behovet av bilbefordran över Öresund var vida större än vad allena rådande DSB kunde tillgodose med sina tåg färjor.⁴⁰ Ett rimligt antagande är att Jensen var fullt medveten om och uppmuntrad av hur ovannämnda privatbilisternas FDM hade lyckats med sitt bilfärjeprojekt genom att ställa DSB inför *fait accompli* i frågan om förbindelsen över Stora Bält 1930. DSB hade opererat HH-leden med sina gamla färjor, alla enkelspåriga, och den äldsta – driven med skovelhjul – byggd för starten på leden 1882. Läget på den längre söderut belägna överfarten Malmö–Köpenhamn var likartat, förutom att färjorna var tvåspåriga och rejält längre än de på HH-leden. Operatör från starten 1885 var DSB. Fem år senare kom SJ med på traden med ett eget propellerdrivet nybygge från samma år.

Varför intresserade sig Jensen för just HH-leden och inte storstadsförbindelsen Malmö–Köpenhamn? En bidragande orsak kan ha varit att HH-leden fram till 1931 helt drevs av danskarna medan Malmö–Köpenhamn blev en dansk-svensk (DSB-SJ) samoperation redan 1900. Danska myndigheter, särskilt de lokala i Helsingör, kan tänkas ha varit mer positivt inställda till en inhemsk innovatör än kollegerna i Köpenhamn, som hade att bestyra linjen Malmö–Köpenhamn där svenskarna hade lika mycket att säga till om som danskarna.⁴¹

Precis som Townsend i England kom även Jensen i gång med ett gammalt örlogsfartyg. I mars 1931 köpte han av danska marinen en 1884 byggd minläggare som han lät konvertera för biltransport. Redan den 12 juni 1931 gick premiärturen från Helsingör till Helsingborg och dagen därpå inleddes den ordinarie trafiken. Den ångdrivna minläggaren, omdöpt till *Asa Thor*, liknade nu närmast en halvöppen landsvägsfärja. På det bräddade, rektangulära väderdäcket fanns plats för 20–25 bilar in- och utkörda genom en förport. Under däcket fanns en matsal,

40. Olesen, *Överfarten Helsingborg–Helsingör genom tiderna*, passim.

41. Enligt Rütz skulle Jensens NRF först ha lyckats komma in på linjen Malmö–Köpenhamn, det vill säga uthamnarna Limhamn och Dragör, men för en tid av oangiven längd. Rütz, *Fra bryggen till broen*.

en salong för icke-rökare och en kiosk. Ångmaskinen ersattes med förbränningsmotor 1933.⁴²

Asa Thor var en så stor framgång att järnvägarna tvingades till motaktion. Till våren 1935 levererades HH-ledens första enkom för bilar avsedda färja, till hälften bekostad av DSB och till hälften av SJ. Den fyrtiofem meter långa nykomlingen m/s *Kronborg* med sina dubbla, oproportionerligt höga kommandobryggor, uppfattades allmänt som särdeles ful. Allvarliga brister i manövertekniken med upprepade kajramningar som följd, gjorde inte saken bättre. Färjan kunde inte heller ta fler än tjuogoåtta personbilar, det vill säga obetydligt fler än *Asa Thor*. De 650 passagerarna däremot fick njuta av en helt annan komfort än på den privata, danska konkurrenten. *Kronborgs* höga överbyggnad innebar promenaddäck med fin utsikt och två stora salonger med restaurang. Här till fanns ombord ett tullkontor så att passagerarna kunde spara tid i land.⁴³

De ovan beskrivna sjötransportframgångarna som bilisterna haft på Stora Bält och HH-leden i början av 1930-talet var tecken på en utveckling som inom några år skulle bli allt snabbare och omfatta allt fler gamla rutter. Följaktligen blev även direktförbindelsen mellan norra Själland och Jylland en nagel i ögat på bilisterna. Senast 1918 hade ett försök till ny linje med konventionella ångare misslyckats. Senare, i mitten av 1930-talet, blev förbindelsens modernisering skötebarnet hos en central person i dansk och nordisk bilfärjefart, Jens Peder Pedersen (1881–1955), före detta mejerist och spårvagnskonduktör, men busstrafikidkare sedan 1920. Tio år senare hade han tio bussar i trafik. DSB kände sig hotat av den raske entreprenörens framfart men fick riksdagens sympatier på sin sida. Med stöd av en speciallag, Lov om Omnibuskørsel, övertog DSB 1933 mot en formell penningersättning Pedersens operationer. Efter det blev Pedersen känd som ”DSB:s fjende nummer et”.

Samma år som DSB genomdrev sin kupp blev Pedersen ”landsformand” för de danska bussbolagens intresseorganisation Landsforeningen Danmarks Bilruter (LDB). På den posten började han genast driva på sin gamla tanke om ett bilfärjerederi som skulle ta sig an en bättre förbindelse mellan norra Själland och östra Jylland. Redan i februari 1934

42. Jørn-Bent Jensen, 'Bilfærgepionerer i Øresund', *Båtologen* 2017:5, s. 276.

43. Jansson, *Med båt från Helsingborg*, s. 91.

grundades på hans initiativ Grenå–Hundested Færgefart A/S (GHF), där LDB tecknade aktiemajoriteten. Pedersen valdes till ”formand og direktør”. Det nya rederiet beställde omgående en liten ro-ro-bilfärja och kunde sätta den i trafik mellan själländska Grenå och jylländska Hundested redan i juni 1934. Tidigare hade tågresan mellan dessa orter tagit fjorton timmar – nu klarade GHF:s m/s *Djursland* med trettio bilar den på drygt tre. Ett år senare satte GHF in ytterligare ett nybygge med större bilkapacitet på linjen.⁴⁴

Det mest intressanta ur finländsk färjefarts synvinkel är Peder-sens starka intresse även för internationella bilfärjeförbindelser och hur han starkt kom att bidra till upprättandet av en sådan, nämligen Larvik–Frederikshavn, en linje som den ovan nämnda norsk-danska kommissionen 1926 hade förordat som tågfärjelinje. Den norske journalisten Daniel Helset (1886–1977) – sedan 1932 redaktör för de norska bussbolagens organ *N.R.F. Tidende* – hade i en artikelserie 1933 gett färjediskussionen ny fart och även en ny inriktning. Nu skulle det vara bilfärja, inte längre tågfärja. För en bilfärja talade även Jens Peder Pedersen varmt på ”skandinavisk busskonferens” i Oslo i april 1935.

Utan att här närmare gå in på vad allt som måste företas på grund av olikheterna i lagstiftningen i Danmark och Norge gällande grundandet av ett samägt rederi kan det konstateras att A/S Larvik–Frederikshavnferjen i fullt samförstånd blev helnorskt våren 1938. Tron på saken var så stark att aktivisterna redan i förväg, hösten 1936, hade beställt ett nybygge. I början av juli 1937 stävade bilfärjan m/s *Peter Wessel* in i Larviksfjorden. *Peter Wessel* var sannolikt sin tids modernaste bilfärja – av ro-ro-typ med hellångt, genomkörbart bildäck, förstäv med visirförsedd stävport, akterport (som dock inte sluter bildäcket helt i sidorna upptill) samt härtill två aktersidoportar.⁴⁵

Olympiabåtarna – fortsatt Skeppsbroromantik

De samseglande beslöt att satsa hårt inför den trafikboom som förväntades på grund av de kommande olympiska spelen i Helsingfors sommaren 1952. Planeringen av de tre samseglandes tre nybyggen hade inletts

44. Sörensen, 'Skeppsbroromantiken', s. 36; Knud V. Johansen & Jesper G. Jensen, *Grenaa-Hundested, på Kattegatt siden 1934* (s.l. 1995), s. 4–8.

45. *Ibid.*, s. 37. *Peter Wessel* hade en längd på 68 m, bredd på 13 m och djupgående på 4,8 m. Det icke isförstärkta fartyget kunde transportera 500 passagerare, av vilka 141 i hytter, och 60 bilar.

1948 under ledning av Henrik Ramsay som då hade återupptagit sin post som ordförande för FÅA:s förvaltningsråd. Han hade varit FÅA:s vd från 1920 till oktober 1941 då han åtog sig uppdraget som folkförsörjningsminister. I mars 1943 blev han utnämnd till utrikesminister och stannade på posten till augusti 1944. Med sju andra högt uppsatta finländare blev han fälld i den så kallade krigsansvarighetsprocessen och kom ut ur fängelset kort före jul 1947.

Till sin formella kompetens var Ramsay filosofie doktor i kemi och han hade arbetserfarenhet från bland annat tyska, ryska och inhemska sockerbruk. Eirik Hornborg (1879–1965) uppger i sitt av FÅA refuserade utkast till FÅA:s 75-årshistorik att Ramsays anställning hos FÅA berodde ”mindre på utbildningen än på personligheten”. Enligt Hornborg hade Ramsay trots sin unga ålder ”klart omdöme, vida vyer, energi och initiativkraft [...] och ett ovanligt vinnande väsen”. Hans optimism kunde dock ibland ”te sig alltför sangvinisk”.⁴⁶ I ett brev daterat den 23 juli 1957 till professorn i nationalekonomi Bruno Suviranta (1893–1967) – mannen som sedermera skrev den aktuella historiken och satt i FÅA:s förvaltningsråd sedan 1949 – skriver sjökaptenen, juristen Herbert Andersson (1894–1981), då i FÅA:s direktion, att man i historiken kanske borde beakta att Henrik Ramsay ”till sin ekonomiska läggning var mycket försiktig”. Ramsay hade under sin arbetskarriär före FÅA haft att göra med företag som på grund av alltför stor upplåning hamnat i svårigheter. Därför hade Ramsay inte tagit några risker i samband med fartygsbeställningar utan följt regeln att förhållandet mellan eget och främmande kapital alltid bör vara 50/50.⁴⁷

Senhösten 1948 höll Ramsay ett föredrag vid ett möte arrangerat av Ekonomiska Samfundet. Han talade om utmaningarna i passagerartrafiken mellan Finland och Sverige. I stort sett höll han fast vid vad kommissionen FSTK kommit fram till 1923: att konventionella ångfartyg i nattafik på linjen Åbo–Stockholm, där även vintertrafiken går, vore optimalt i framtiden, ”vidpass år 1952”. Han avslöjade också att de samseglande redan börjat planera nya fartyg utgående från detta.

46. Eirik Hornborg, avsnitt rubricerat Henrik Ramsay i påtänkt 75-årshistorik för FÅA (s.d., s.l.), s. 98–99, 101. FÅA, Hg:12, SHIÅA. Jag tar här inte ställning till varför Hornborgs manus refuserades.

47. Herbert Andersson till Bruno Suviranta 23.7.1957, FÅA, Hg:12, SHIÅA.



Bilar vinschas ombord på ett av FÅA:s fartyg 1957. Foto: Axel Spoof, Museiverket.

Ramsay var fastlåst vid tanken att de flesta ville fortsätta resa – i arbetet och på fritiden – mellan huvudstäderna och det med nattbåt, och att man, till exempel på en resa från Stockholm endast gör en mellanlandning i Åbo och tar sig vidare med tåg eller buss. Personbilen nämner han inte. En dagsbåt skulle innebära orimligt tidiga starter och sena ankomster.⁴⁸

De tre så kallade olympiabåtarna var av samma typ och storlek: längd cirka 92 meter, bredd cirka 14 meter och djupgående cirka 5 meter. Passagerarkapaciteten var 500 personer, varav 60 i första klass, marschfarten 16 knop och fordonskapaciteten 23 personbilar lastade och lossade konventionellt medelst vinschning över relingen. De var typiska 1930-talsbåtar präglade av "Skeppsbroromantik", ett mentalt stigberoende som utgick från ett tidigt beslut att hålla fast vid en gemensam fartygstyp och paradhamnen Skeppsbron i hjärtat av Stock-

48. Henrik Ramsay, 'Aktuella problem i passagerartrafiken mellan Finland och Sverige', *Ekonomiska Samfundets Tidskrift* 1948:4, s. 236, 241–243.

holm – trots att hamnen på sikt inte kunde ta hand om ett ökat antal motorfordon.

Under olympiaåret 1952 slog många förhandsberäkningar fel. Antalet utländska idrottsturister blev mycket mindre än beräknat, likaså vistelsernas längd och mängden pengar som spenderades. Även en stor del av de ”vanliga” turisterna uteblev och finländarna stannade i hemlandet för att se och höra tävlingarna. Till råga på allt var vädret dåligt.⁴⁹

De samseglande gjorde mindre bra ifrån sig såtillvida att endast ett av nybyggerna, FÅA:s s/s *Aallotar*, stod till förfogande sommaren 1952. Under den livligaste månaden, juli, tog de samseglandes konkurrenter 26 procent av passagerarna på huvudlinjen Åbo–Stockholm. Den främsta konkurrenten var Ångfartygs Ab Mariehamn (ÅAM), grundat 1923 i Åbo. ÅAM hade redan 1949 under maj månad med sin enda båt s/s *Per Brahe* befordrat 4 780 passagerare, vilket inte var mycket färre än de samseglandes sammanlagt 5 406 passagerare. Inför de olympiska spelen ökade ÅAM sin flotta med ytterligare ett gammalt fartyg, s/s *Kastelholm*. Efter olympiasommaren var dock ÅAM:s krafter uttömda. I dramats slutakt 1954 köpte och behöll Borebolaget *Kastelholm* medan de samseglande tillsammans köpte *Per Brahe* och sålde henne vidare till Sverige för upphuggning.⁵⁰

Hösten 1959 stod det helt klart att s/s *Viking* – efter sin mycket framgångsrika första säsong – inneburit ett paradigmskifte på Ålands hav genom att introducera ett i Finland helt nytt sätt att lasta och lossa passagerarnas bilar. Detta hade de samseglande förhalat genom att ännu i början av 1950-talet lansera olympiabåtarna som, förutom att de var omoderna i hanteringen av bilar, såsom det snabbt skulle visa sig också hade alltför få bilplatser. *Viking* inledde dagtrafik på linjen Korpo–Mariehamn–Gräddö den 1 juni 1959.

Gamla ångturbindrivna och snabbgående *Viking* (före detta *Dinard*, ägt av brittiska Southern Railways) lanserades av den åländske sjökaptenen Gunnar Eklund tillsammans med kompanjonen Henning Rundberg. Hon var cirka 99 meter lång och kunde ta upp till 900 passagerare och 85 bilar och fungerade alltså enligt ro-ro-principen, dock med

49. Eero Melakoski, 'Katsaus olympiakesän matkailuun', *Suomen matkailu* 1952:4, s. 4–5; Merja Sillanpää, *Säännöstelty huvi. Suomalainen ravintola 1900-luvulla* (Keuruu 2002), s. 89.

50. Sörensen, *Siljarederiet och de samseglande*, s. 64.

endast en bilport placerad i det öppna akterdäckets brädgång längst akterut.⁵¹ Eklund hade låtit bygga om henne så att man också kunde köra upp till ett kort, extra bildäck som låg akterut på däck ovanför det egentliga bildäcket.

Ro-ro-konceptet hade nog prövats i Finland tidigare, dock utan framgång. De finska bilorganisationerna, med bussbolagens Linja-autoliitto (LAL, Bussförbundet) i spetsen, hade inspirerats av de framgångar som de danska bussbolagen rönt som bilfärjeredare i sitt hemlands interna trafik redan i mitten av 1930-talet.

Mest imponerade var finländarna dock av de danska och norska yrkesbrödernas samprojekt, det ovannämnda nybygget. Med detta som förebild – gjorde man i Finland – med LAL som primus motor – ett försök att i Åbo grunda bilfärjederiet Autolautta Oy inriktat på en nybyggd, tidsenlig bilfärja av samma typ som *Peter Wessel*. Fritz Westerlund, ÅAM:s vd sedan 1950, skulle bli vd för tilltänkta Autolautta Oy. Bolagsbildandet torpederades dock skickligt av de samseglande med ett pressmeddelande som uppgav att de ”överbäger” anskaffning av nytt bil- och bilistvänligt tonnage. Detta fick Autolautta Oy-aktiernas provteckning att avstanna våren 1955 och gav de samseglande tid att tänka på motåtgärder.⁵²

Uttryckt i tidsenligt tonnage tog dessa motåtgärder dock inte konkret form förrän de samseglandes stilbildande ro-ro-bilfärja m/s *Skandia* beställdes i december 1959 och levererades i maj 1961. *Skandia* byggdes av Wärtsilä på Sandviksvarvet i Helsingfors.⁵³ Hon kunde ta 175 personbilar och 1 200 passagerare, av vilka 106 i hytter. Bildäcket var hellångt och i längdriktning genomkörbart med en fri höjd om 3,8 meter samt ”heltäckta”, i skrovet inbyggda klaffportar både i för och akter. Härtill var förstäven försedd med ett visir framför klaffporten.

-
51. Vikinglinjens pressmeddelande 16.10.1973 angående s/s *Vikings* sista resa inför upphuggning. Kopia i författarens arkiv. Vikinglinjen fick bara fyra dagar efter sin trafikstart en svensk konkurrent som också var inriktad på att betjäna bilburna passagerare enligt ro-ro-principen. Det var Rederi Ab Slite från Gotland som började trafikera mellan Mariehamn och Simpnäs på Roslagskusten med ett hastigt modifierat, litet lastfartyg, en s.k. paragrafbåt. *Ibid.*, s. 86.
 52. Sörensen, *Siljarederiet och de samseglande*, s. 68. LAL:s representanter gjorde en excursion till Larvik i Norge, sannolikt våren 1954, för att bekanta sig med *Peter Wessel*.
 53. *Skandia* hade följande mått: 3 593 brt; längd 101,60 meter; bredd 18,53 m; djupgående 4,62 m.



m/s Skandia, den första egentliga i Finland byggda bilfärjan, blev färdig 1961. Foto: FÅA – Silja Line, Finlands sjöhistoriska museums bildarkiv.

Skandia beställdes av Siljarederiet Ab som de samseglande hade grundat 1957 efter att Autolautta Oy utmanövrerats. Siljarederiet var tänkt som en provisorisk lösning i väntan på att alla tre skulle få var sitt nya bilfartyg enligt ”överbägandet” från 1955. Under tiden började Siljabolaget trafikera med två mindre båtar som man hade köpt av Svea – ett passagerar- och ett fraktfartyg – för att med dessa främst kunna erbjuda fler bilplatser, utan ro-ro-tjänster. Passagerarfartyget *s/s Silja* (ex *Heimdall*) hade premiär på linjen Åbo–Stockholm den 19 juni 1957 och trafikerade senare även linjen Helsingfors–Stockholm. *Silja* tjänstgjorde fram till juni 1960 då Siljarederiet inledde trafik på en helt ny linje, Åbo–Norrtälje. Ett år senare blev Norrtälje svensk huvudhamn för Siljarederiets första nybygge *Skandia*.⁵⁴

54. Ibid., s. 79. ”*s/s Silja*”, Valkeat Laivat, <https://laivat.valkeatlaivat.net/laivasto/01-silja> (hämtad 19.1.2024).

De samseglandes modernisering av tonnage i mer bilvänlig riktning hade inletts av Borebolaget, som redan hösten 1956 beställde den första enheten i de samseglandes ”postolympiska” fartygsserie. Detta nybygge, en ”förstorad olympiabåt”, levererat först våren 1960 och döpt till *Bore*, var en ångare av klassiskt, förkrigstida snitt likt olympiabåtarna, men med ett utlovat bil- och bilistvänligt inslag: ett mindre bilutrymme under fördäcket, tillgängligt genom en ro-ro-sidoport i babordsbogen utan fast ramp.⁵⁵ Denna typ av så kallade garagebåtar höll de samseglande fast vid på grund av ovannämnda praxis från början av 1920-talet att i Sverigetraffiken alltid operera med fartyg av samma typ. I linje med denna, i den nya marknadsmiljön något irrationella, institutionella, Skeppsbroromantiska tonnagepolicy, fick även FÅA och Svea sedermera sina enheter i serien. Dessa garagebåtar levererades dock först några år efter att *Skandia* inlett sitt segertåg.⁵⁶

Avslutning

Den omfattande litteraturen om karteller redogör för forskning som visar att karteller bidrar till ökade investeringar och teknisk innovation.⁵⁷ Men det finns också studier som tyder på att kartellers positiva inverkan på investeringar och innovation är relativt obetydlig, eller på sin höjd neutral.⁵⁸

I den här översikten har jag lyft fram hur järnvägarna och tåg-färjorna som institutionella hinder endast i viss mån kunde bromsa introduktionen av ro-ro-bilfärjan som fartygstyp i Engelska kanalen, i den interna trafiken i Danmark, i trafiken mellan Danmark och utlandet samt i trafiken mellan Sverige och Tyskland. I Finland lät dock ro-ro-bilfärjan vänta på sig ända till decennieskiftet 1960. Det är svårt att undvika tanken att ytterligare en institutionell faktor spelat en roll: nämligen de tre samseglande rederiernas kartell. Den gav förvisso ”de tre stora” en stark ställning på Ålands hav men gjorde det också lätt

55. Sörensen, 'Skeppsbroromantiken', s. 30, 44.

56. Sörensen, *Siljarederiet och de samseglande*, s. 79, 93–94; Sörensen, 'Skeppsbroromantiken', s. 58–59. *Bore* ligger sedan 2010 i Aura å i Åbo som museifartyg och vandrarhem.

57. Francis E. Hyde, *Shipping Enterprise and Management 1830–1939. Harrisons of Liverpool* (Liverpool 1967), s. 94–95.

58. J.R. Fear, 'Cartels', G. Jones & J. Zeitlin (eds.), *The Oxford Handbook of Business History* (Oxford 2008), s. 13, 15.

att alltför tidigt drabbas av ett stigberoende som ignorerade bilisternas krav på bilvänligare tonnage.

Med andra ord kan utvecklingen ses som ett klassiskt exempel på hur man tvingats bli reaktiv när man inte förstått att vara proaktiv.

Inom företagsekonomin talar man om två typer av organisatorisk tröghet: manövertröghet och insiktströghet. Ett inslag i manövertrögheten är att man är fast i gjorda investeringar och inte kan reagera på kort sikt trots man ser omvärlden förändras. Principen att hålla fast vid tanken om tre likvärdiga fartyg klavband de samseglande rederierna när de skulle besluta om den ”postolympiska” fartygsserien som resulterade i garagebåten s/s *Bore*, levererad bara ett år innan den rena ro-ro-bilfärjan m/s *Skandia*. Detta kan kallas för insiktströghet – det vill säga att de samseglande inte kunde lösgöra sig från sin överåriga framgångshistoria.⁵⁹

59. Bo Hedberg & Anders Ericson, 'Insiktströghet och manövertröghet i organisationers omorientering', Bo Hedberg & Sven-Erik Sjöstrand (red.), *Från företagskriser till industripolitik* (Malmö 1979), s. 55.