Åbo Akademi

Robert Louhimies

Mellan Mercurius och Mars

Finska Ångfartygs Aktiebolagets krav på ersättning för förlorade fartyg i första världskriget 1914–1974

Foto: Petra Louhimies

Robert Louhimies

Född 1986 i Karis

Studier och examina

Studentexamen vid Karis-Billnäs Gymnasium 2005
Filosofie magisterexamen i nordisk historia vid Åbo Akademi 2013

Ombrytning: Kasper Sundström
Pärmbild: design Carina Storbjörk, bilderna från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi, Åbo Akademis bildsamlingar, SA-kuva och Wikipedia Commons

Mellan Mercurius och Mars

Finska Ångfartygs Aktiebolagets krav på ersättning
för förlorade fartyg i första världskriget 1914–1974

Robert Louhimies

Åbo Akademis förlag | Åbo Akademi University Press
Åbo, Finland, 2020

CIP Cataloguing in Publication

Louhimies, Robert.
Mellan Mercurius och Mars : Finska Ångfartygs Aktiebolagets krav på ersättning för förlorade fartyg i första världskriget 1914–1974 / Robert Louhimies. - Åbo : Åbo Akademis förlag, 2020.
Diss.: Åbo Akademi. - Summary.
ISBN 978-951-765-955-0

ISBN 978-951-765-955-0
ISBN 978-951-765-956-7 (digital)
Painosalama Oy
Åbo 2020

Innehållsförteckning

Förord **9**

1 INLEDNING **13**
1.1 Syfte och frågeställning 16
1.2 Tidigare forskning 17
1.2.1 Fredskrisforskning 18
1.2.2 Sjöfartshistoria 21
1.2.3 Familjeföretag 24
1.2.4 Diplomati 26
1.3 Teoretiska utgångspunkter och analytiska verktyg 29
1.3.1 De tre faserna 33
1.3.2 Känslolandskap och behov av upprättelse 35
1.4 Tillvägagångssätt 37

2 FINSKA ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAGET OCH DESS REDARE 1890–1969 . . . . . **41**
2.1 Rederiet, kapitalet och svenskheten 41
2.2 Lars Krogius 47
2.2.1 Hermann Friedmann 49
2.3 Henrik Ramsay 50
2.3.1 Ernst Krogius 52
2.4 Birger Krogius 53
2.4.1 Herbert Andersson 54

3 FÅA OCH DEN RYSKA FARTYGSVÄRNPLIKTEN **57**
3.1 Fartygsvärnpliktens konsekvenser för rederierna 60
3.2 Rekvirerade och fria fartyg 64
3.2.1 Transitotrafiken 64
3.2.2 Fartyg rekvirerade av Ryssland 70
3.2.3 Fartyg rekvirerade av Storbritannien 73
3.2.4 Lars Krogius kamp för kontrakt 76
3.3 FÅA och finska inbördeskriget 85
3.4 Den ekonomiska uppgörelsen med Rådsryssland 89
3.4.1 Sammanställning av fordringar 90
3.4.2 Freden i Dorpat 97
3.5 Sammanfattning 101

4 FRÅN DORPAT TILL LONDON 1920–1926 107
4.1 Ny strategi 114
4.1.1 Finlands Londonambassad och Foreign Office 118
4.1.2 Processen mot brittiska staten tar sin början 121
4.2 FÅA & Co. mot den brittiska staten 125
4.3 Sammanfattning 128

5 ÄRENDET BEHANDLAS I NATIONERNAS FÖRBUND 1926–1935 131
5.1 Ärendet förbereds 135
5.1.1 Juridiska utlåtanden 139
5.1.2 Lars Krogius ger sin syn på saken 141
5.2 Behandlingen i Nationernas förbund 146
5.2.1 Juridisk tvetydighet 149
5.2.2 Algot Bagge och skiljedomen 152
5.2.3 Utanför mötessalarna 1933–1934 155
5.2.4 Fortsatt motstånd av britterna 159
5.3 Sammanfattning 172

6 BANKKONTOT PÅ BARING BROS. & CO. 175
6.1 Otänkbart att ge upp 177
6.1.1 Ernst Krogius i London 184
6.2 FÅA & Co. stämmer banken 189
6.3 Sammanfattning 198

7 ETT FÖRPLIKTANDE ARV 201
7.1 Känslor och sunt förnuft 203
7.2 Nya tag 209
7.2.1 Gripenberg och den finländska legationen 210
7.2.2 När alternativen tar slut 213
7.3 Sammanfattning 218
7.3.1 ”När skall gamla skulder återbetalas?” 220

8 SAMMANFATTANDE DISKUSSION 223

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING 231

English summary 239

Figurer

Figur 1 Utmaningar som övergången från krig till fred medför för staten och möjligheter att åtgärda problemen 32

Tabeller

Tabell 1 FÅA-fartyg rekvirerade av ryska staten 1914–1917 71
Tabell 2 FÅA-fartyg rekvirerade av brittiska staten 1916–1918 75
Tabell 3 Rederier med fordringar på över 200 000 mark på Rådsryssland 1920. 96
Tabell 4 Sju finländska rederier med fordran på Storbritannien 1925–1935 117
Tabell 5 De finska redarnas fordran mot Baring Bros. 1936–1974 183

Bilder

Bild 1 Brev från FÅA:s verkställande direktör Lars Langenskiöld till Sovjetunionens handelsrepresentant i Helsingfors P. V. Mihejev 22.4.1974 12
Bild 2 Lars Krogius (1860–1935), troligtvis vid tiden för första världskriget 48
Bild 3 Henrik Ramsay (1886–1951) vid tiden för andra världskriget . . . 51
Bild 4 Birger Krogius (1901–1997) i början av 1950-talet 53
Bild 5 *s/s Ariadne* under rysk flagg, troligtvis sommaren 1914 före världskriget bröt ut 63
Bild 6 Annons i *Industritidningen* 30 september 1925. 110
Bild 7 Pärmbild av det *Statement of Claim* som lämnades in 25 maj 1936 181
Bild 8 Brev från Herbert Andersson till de andra rederierna med information om fortsatt kamp för ersättning, 8.12.1937 192
Bild 9 Artikel i *Helsingin Sanomat*, 31.5.1970. 216

Förord

Även om jag inte hör till dem som tillbringar mina lediga sommardagar till havs, kan jag tänka mig den lättnad som infinner sig hos den mest garvade sjöman då båten ligger förtöjd efter en lång och händelserik seglats. Den här seglatsen inleddes sommaren 2013 då jag, tillsammans med min handledare Nils Erik Villstrand, lade upp kursen och inledde den seglats som nu kommit till ända.

Det har varit en färd som tidvis har kunnat liknas vid en höststorm medan en del av färden kan jämföras med en sommarseglats i juli. Som helhet kan färden beskrivas som lyckad och det har den varit tack vare hjälp av många personer och instanser som på sitt sätt bidragit till att möjliggöra slutresultatet.

Grundläggande förutsättningar för att en studie som denna ska kunna färdigställas är de forskningsstipendier som jag tilldelats. Jag vill därför börja med att tacka Makarna Olins fond, Otto A. Malms donationsfond, Sjöfartsstiftelsen, Svenska Kulturfonden, Svenska Litteratursällskapet i Finland och Waldemar von Frenckells stiftelse för att de gjort forskningen möjlig.

Ett stort tack går till min huvudhandledare Nisse. Han har trott på projektet från början och handledningen har fungerat bra från början ända till slutspurten, då vi på grund av geografiska hinder främst korresponderat via e-post. Jag vill också tacka mina bihandledare Ann-Catrin Östman och Kenneth Gustavsson som under projektets slutskede bidragit med många värdefulla kommentarer och insikter som förbättrat avhandlingen. Ett tack går också till mina förhandsgranskare Martin Hårdstedt, Leos Müller och Ilkka Nummela för värdefulla kommentarer och insikter i arbetets slutskede.

Under projektets gång har ett stort antal idéer och förslag till förbättring sett dagens ljus vid historieämnets forskarseminarium som under största delen av mina studier letts av professorerna Holger Weiss och Nils Erik Villstrand. Jag vill också tacka kollegorna på institutionen för den kamratliga och varma anda som råder på institutionen. Ett stort tack går till kollegorna Anders Ahlbäck, Kasper Braskén, Johan Ehrstedt, Andreas Granberg, Patrik Hettula, Laura Hollsten, Christoffer Holm, Anna-Stina Hägglund, Maren Jonasson, Matias Kaihovirta, Emil Kaukonen, Hanna Lindberg, Stefan Norrholm, Miriam Rönnqvist, Anna Sundelin, Janne Väistö, Johanna Wassholm, Mats Wickström, Victor Wilson och Oscar Winberg.

I början av mina doktorandstudier hade jag förmånen att arbeta med projektet *Åbo Akademi 100!*, där jag som arkivamanuens fick möjlighet att hjälpa skribenterna med arkivstudier. För denna möjlighet tackar jag främst Laura

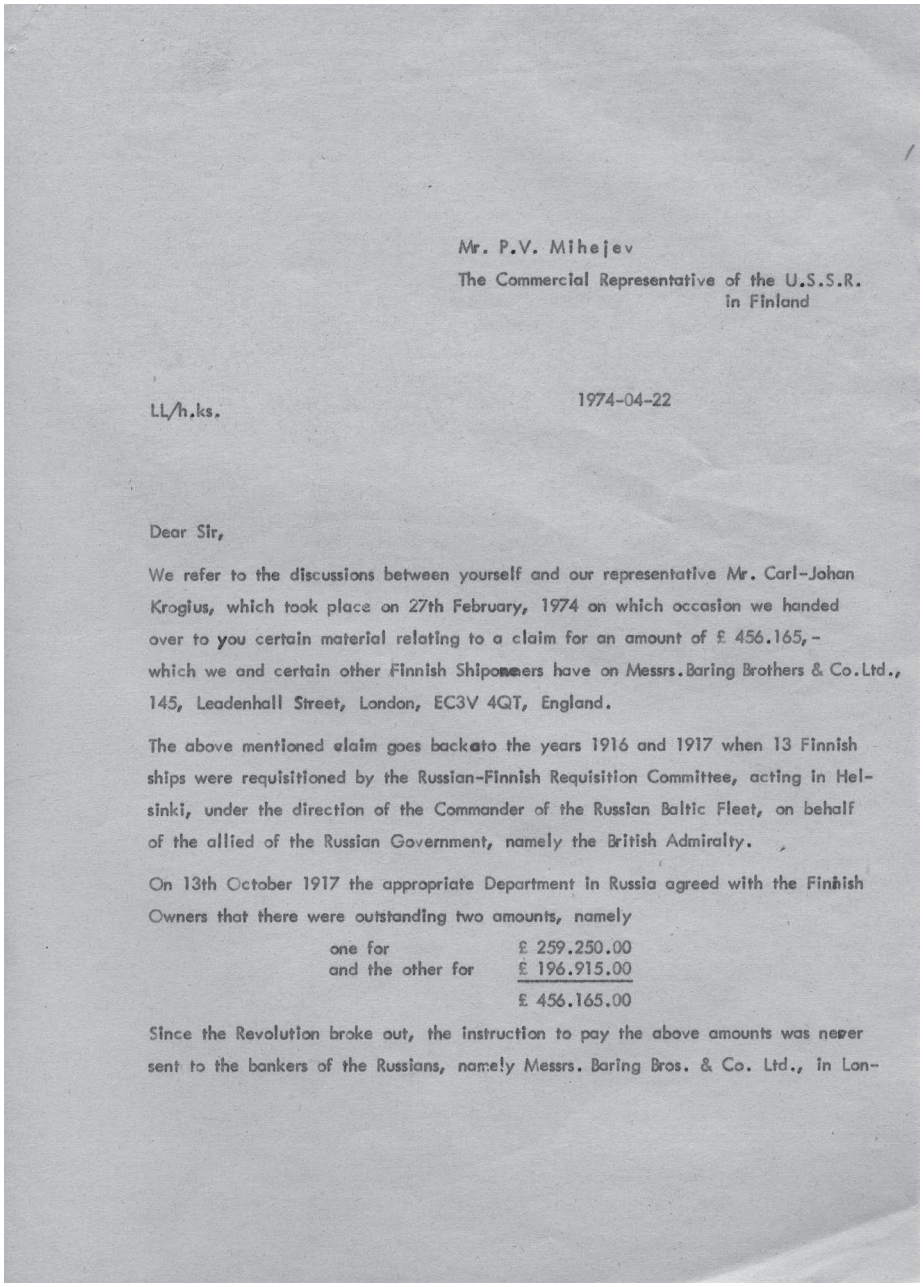
Hollsten, som ansvarade för ett av banden av Åbo Akademis historik. Under processens gång har professor emeritus Sune Jungar visat ett stort intresse för min forskning och jag tackar också för hjälpen med rysk forskningslitteratur. Jag vill också rikta ett stort tack till Kasper Westerlund, intendent vid Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi, som anställde mig som praktikant våren 2013. Under den fyra månader långa praktiken kom jag i kontakt med det material som ligger som grund för den här avhandlingen. För den stilistiska biten ansvarar Carina Storbjörk och Kasper Sundström. Kaspers noggranna arbete med ombrytningen besparade läsaren ett antal stav- och slarvfel. Ett stort tack!

Utöver i de kollegiala sammanhangen har jag också fått stort stöd av såväl familj som vänner. Mina föräldrar Solveig och Börje har stött mig i mitt arbete både ekonomiskt och genom uppmuntran. Svärmor Virpi har visat ett outtröttligt intresse för arbetet och är också värd ett stort tack.

Det största tacket går ändå till min fru Petra som genom sin kärlek och förståelse flertalet gånger sett till att modet kunnat hållas uppe. Tack Petra för att du orkat se det positiva i vardagen, trots min återkommande oro för framtiden. I början av 2019 föddes vår dotter Edith som gett en ny dimension av livets innebörd. Med hjälp av er tar jag med glädje an framtida utmaningar efter att denna nu är till ända.

Karis 23.1.2020

Robert Louhimies



Mr. P.V. Mihejev
The Commercial Representative of the U.S.S.R.
in Finland

LL/h.ks. 1974-04-22

Dear Sir,

We refer to the discussions between yourself and our representative Mr. Carl-Johan Krogius, which took place on 27th February, 1974 on which occasion we handed over to you certain material relating to a claim for an amount of £ 456.165,- which we and certain other Finnish Shipowners have on Messrs. Baring Brothers & Co. Ltd., 145, Leadenhall Street, London, EC3V 4QT, England.

The above mentioned claim goes back to the years 1916 and 1917 when 13 Finnish ships were requisitioned by the Russian-Finnish Requisition Committee, acting in Helsinki, under the direction of the Commander of the Russian Baltic Fleet, on behalf of the allied of the Russian Government, namely the British Admiralty.

On 13th October 1917 the appropriate Department in Russia agreed with the Finnish Owners that there were outstanding two amounts, namely

one for	£ 259.250.00
and the other for	£ 196.915.00
	£ 456.165.00

Since the Revolution broke out, the instruction to pay the above amounts was never sent to the bankers of the Russians, namely Messrs. Baring Bros. & Co. Ltd., in Lon-

Bild 1 *Brev från FÅA:s verkställande direktör Lars Langenskiöld till Sovjetunionens handelsrepresentant i Helsingfors P. V. Mihejev 22.4.1974. Brevet beskriver en långvarig process för ersättning av fartyg som under första världskriget rekvirerades av Storbritannien.*

Källa: Hc:6, Finska Ångfartygs Aktiebolagets arkiv (FÅA), Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi (SHIÅA).

1 INLEDNING

Finska Ångfartygs Aktiebolag – Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö (FÅA)[1] bad i april 1974 den sovjetiska ambassaden i Helsingfors om hjälp för att få ersättning för förlorade fartyg under första världskriget. I brevet hänvisas till ett konto som Ryssland inrättat på en bank i London med syfte att bland annat ersätta en grupp finländska rederier. Rederierna hade under första världskriget försatts i en svår position mellan handel och krig, och spåren av kriget blev av brevet att döma långvariga.

FÅA var 1974 Finlands största rederi, en position rederiet innehaft sedan slutet av 1800-talet. Detta väcker frågan vad som fick rederiet att driva frågan om ersättning 56 år efter att första världskriget tagit slut? Varför satsade ett rederi i FÅA:s storlek resurser på att arbeta för att få en vid tidpunkten jämförelsevis liten summa? Den fordrade summans värde hade under årens gång minskat från att under 1930-talet ha kunnat bekosta 19 moderna fartyg till att 1960 inte täcka kostnaderna ens för ett fartyg.[2] Brevet vittnar om att 13 finländska fartyg under kriget rekvirerades av ryska staten för den brittiska statens bruk och att den ryska staten fortfarande var ersättningsskyldig. Vidare framkommer det att orsaken till de uteblivna ersättningarna var den ryska revolutionen och en därmed utebliven betalningsorder till banken. Det fanns således ännu 1974 pengar på ett konto i London som ingen rört sedan oktoberrevolutionen bröt ut.

---

[1] Finska Ångfartygs Aktiebolaget var namnet på rederiet fram till 1937 då företaget bytte namn till Finska Ångfartygs Aktiebolag – Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö. FÅA var den vedertagna förkortningen, på finska användes efter namnbytet förkortningen SHO. År 1976 bytte rederiet återigen namn, denna gång till den svenska förkortningen, nämligen Effoa.

[2] Den fordrade summan baserade sig på en uträkning som gjorts vid krigets slut och innehöll såväl ersättning för förlorade fartyg som hyra för användning av fartyg. År 1918 skulle 456 000 pund ha motsvarat knappt 18 miljoner mark som 2020 motsvarar 6,3 miljoner euro. År 1974 skulle 456 000 pund ha gett drygt 4 miljoner mark vilket 2020 skulle motsvara 3,9 miljoner euro. FÅA:s andel av den begärda summan var ca 250 000 pund. För att få en mer realistisk jämförelsevariabel kan det sägas att ett nytt, modernt fartyg 1935 kostade omkring 13 000 pund och FÅA hade därmed fått en flotta på 19 fartyg för den begärda summan. År 1960 kostade ett nytt modernt fartyg ungefär 300 miljoner mark och då 250 000 pund motsvarade omkring 225 miljoner mark skulle FÅA inte ens ha fått ett helt fartyg för den begärda summan. Uppgifterna om nya fartygspriser är tagna ur FÅA:s 100-årshistorik *Ett sekel till havs*, författad av Paavo Haavikko. För uträknandet av summornas värde under olika perioder har jag använt mig av Finlands banks myntmuseums värdeomräknare på webbplatsen http://apps.rahamuseo.fi/rahanarvolaskin#FIN, 2.1.2020.

I juni 1917 ingick det i tidningen *Hufvudstadsbladet* en artikel där ett antal rederier redogjorde för den situation de befann sig i och vilka konsekvenser detta kunde få om de inte fick den ersättning de ansåg sig vara berättigade till. De tangerade problematiken med statens hot om tvångsköp av finska fartyg till struntsummor som omöjligt skulle räcka till för återställandet av flottan.[3]

De två texterna, skrivna med 57 års mellanrum, fokuserar delvis på olika problem men är ändå del av samma problematik som bottnade i ryska statens rekvisition av finska fartyg. Orsaken till att bankkontot i London överhuvudtaget öppnades var att Ryssland via det skulle ersätta ryska fordringsägare i Storbritannien, däribland de finländska redarna vars fartyg blivit rekvirerade av Ryssland och ställts till britternas förfogande. Problematiken hade sin grund i det faktum att Ryssland 1914 infört en fartygsvärnplikt som fördjupades ytterligare då Ryssland 1915 genom ett avtal med Storbritannien tillhandahöll britterna ryska fartyg. Spiken i de finländska redarnas kista var oktoberrevolutionen i Ryssland och Finlands självständighet som försvårade erhållandet av ersättningar. För att förstå hur de två dokumenten ska bindas samman krävs en inledande resumé.

Då finska inbördeskriget tagit slut samlades finländare med privata fordringar på Rådsryssland för att kräva ersättning för kvarblivna lösören, byggnader, fartyg eller hyra för fartyg som använts av ryska staten under världskriget. Vid freden i Dorpat 1920 förkastade bolsjevikerna alla privata fordringar. Den största enskilda fordringsägaren var FÅA. En betydande del av rederiets fordran baserades på fartyg som använts av britterna och då möjligheterna för ersättning av Rådsryssland var obefintliga kom en grupp redare, anförda av FÅA:s direktör Lars Krogius, att rikta en fordran mot brittiska staten. Förutom FÅA deltog *Wasa Nordsjö Ångfartygs Aktiebolag*, *Viktor Ek*, *Ångfartygsaktiebolaget Transito*, *K. Lundberg & Co.*, *J. W. Paulin & Co.* samt *Finska Lloyd* i denna fordring. De inblandade rederierna hade vid krigets utbrott haft minst ett av sina fartyg utanför Östersjön som hade tagits i användning av brittiska amiralitetet.

Fordran mot den brittiska staten behandlades i mitten av 1920-talet av den tillfälliga domstolen *Admiralty Transportation Arbitration Board*. Domstolens syfte var att behandla ärenden om ersättning och skadestånd för skador som orsakats av kriget, och därför ansågs redarnas fordran höra hemma där. Finländarnas situation var dock besvärlig då det var oklart vem som egentligen varit ersättningsskyldig, Storbritannien eller dess allierade Ryssland. Domstolen förkastade fordran i brist på bevis. Detta ledde till att finska staten tog på sig ansvaret för den och tog upp ärendet i Nationernas förbunds råd. Där behandlades ärendet i fyra år utan att rådet egentligen diskuterade sakfrågorna då de var oense huruvida ärenden som detta kunde behandlas enligt NF:s stadga.

---

[3] Hufvudstadsbladet, 12.6.1917.

I samband med att NF förkastade Finlands krav öppnade sig en ny möjlighet då redarna fick kännedom om ett ryskt konto på banken Baring Bros. i London, samma konto som nämns i brevet från 1974. Detta konto hade upprättats före revolutionerna i Ryssland för att ersätta fordringar på Ryssland som uppkommit i Storbritannien. Det skulle visa sig att ryska myndigheter hade beslutat ersätta dessa rederier med en summa på 456 000 pund men att betalningsordern till banken inte skickats iväg innan oktoberrevolutionen bröt ut i Ryssland och att redarna därför blivit utan ersättning.

Under åren 1937–1939 försökte redarna få ersättning från banken. Frågan behandlades i *High Court of Justice*, *Court of Appeal* och i *House of Lords* utan positiva resultat för finländarna. Efter andra världskriget inledde FÅA:s vd Birger Krogius nya försök att genom diplomatiska kontakter tvinga banken att öppna kontot, som ansågs tillhöra ryska kejsardömets arvtagare Sovjetunionen. Sovjetunionen var inte intresserat av kontot då det kunde bevisa bolsjevikernas skyldigheter som arvtagare till det gamla imperiet. Under drygt 20 år gjordes försök att få en ersättning som av allt att döma för länge sedan mist sin relevans för rederiets överlevnad. Om de ekonomiska realiteterna inte längre drev frågan framåt är det av intresse att fråga vad som gjorde det, vilket jag kommer att göra i den här avhandlingen.

FÅA var den drivande parten av de rederier som gått samman och därför ligger fokus i avhandlingen på det här rederiet. Fordran på den brittiska staten var 524 610 pund medan summan som fordrades av Baring Bros. låg på 456 156 pund. Det här beror på att fordringen mot Baring Bros. baserades på ett beslut som fattats av ryska myndigheter, medan fordringen till brittiska staten gjorts upp av rederierna enligt vad de ansåg sig vara berättigade till.

Den fordrade summans värde ändrade så till den grad att medan den under 1930-talet hade kunnat finansiera en stor flotta skulle den på 1960-talet inte längre ens ha täckt kostnaderna för ett helt fartyg. I FÅA:s hundraårshistorik från 1983 gjorde Paavo Haavikko ett försök att förklara orsakerna bakom FÅA:s fortsatta försök att få ersättning:

> Rättegången blev dyr; kostnaderna under det tjugotal år då man aktivt försökte indriva tillgodohavandet var ca 11 miljoner mark. Denna utgiftspost har jämförts med anskaffningskostnaden för [ångfartyget] Oberon år 1935, då de var av samma storleksklass. Det oaktat är det förståeligt att Effoas ledning offrade tid och pengar på saken. Behovet av kapital var stort och tillgodohavandet var enligt finländsk rättsuppfattning säkert. Om man hade fått dessa 250 000 pund på 1930-talet, kunde man för dem ha skaffat en ansenlig flotta; ännu år 1934 kostade den för Sydamerikalinjen anskaffade ångaren Atlanta på mer än 7000 dwt bara 13 500 pund. – Men den väntade penningsumman fick man inte, den blev för alltid liggande i en bank i London under en död hand.

> I dag är det lätt att förvåna sig över gångna årtiondens ihärdighet och tro på formell rättvisa, men då var det alltjämt svårt också att föreställa sig att Ryssland skulle låta sig bli ett så helt självtillräckligt och slutet rike. Detta var en okänd situation för dåtidens finländare.[4]

Haavikko fokuserar främst på de ekonomiska realiteterna men nuddar även vid redarnas tro på rättvisa, vilket jag hävdar var en av de mest bidragande faktorerna till att processen blev så långvarig. För att förstå och kunna förklara den förändring i drivkraften hos redarna som skedde har jag utgått från och vidareutvecklat användningen av fredskrisbegreppet, som Petri Karonen har använt sig av.[5]

Fredskrisbegreppet hjälper oss att förklara den gråzon som uppstår efter krig där olika utmaningar måste lösas innan samhället kan sägas ha återgått till det normala, eller åtminstone fungerar igen. Till dessa konkreta utmaningar hör vanligtvis demobilisering av soldater, återintegrering av veteraner i samhället och betalning av krigsskulder. I den här avhandlingen har jag valt att studera hur en konkret utmaning genomgår en förvandling vilket möjliggör att den överlever flera decennier.

Jag hävdar att det till en början handlade om en krigsrelaterad ekonomisk utmaning för ett antal rederier och att ersättningarna hade varit viktiga för den unga republikens handelsrelationer västerut. Eftersom studien sträcker sig över så många år är det ofrånkomligt att FÅA:s del av fredskrisen förändrades till sin karaktär och att drivkrafterna till processens fortlevnad skulle förändras. Jag har följaktligen skapat en fasindelning av den ersättningsprocess som drevs av rederierna med vilken jag kommer att tolka och analysera hur fredskrisen förändras under årens gång och vad som drev redarna till fortsatta försök.

1.1 Syfte och frågeställning

Avhandlingens syfte är att studera ett inslag i den allmänna fredskris som drabbade Finland efter första världskriget, nämligen rederiet Finska Ångfartygs Aktiebolags krav på ersättningar för förlorat tonnage som ledde över i en långvarig process som i hög grad kom att handla mer om känslor än om ekonomi. I den här avhandlingen analyserar jag drivkrafternas förändring då FÅA under drygt 50 år gjorde flertalet försök att få ersättning från brittiska staten och banken Baring Bros. & Co.

Genom att studera den långvariga processen via FÅA:s redare skapas i avhandlingen ny kunskap om hur vissa element i fredskriser kan utvecklas till

---

4 Paavo Haavikko, *Ett sekel till havs – Effoas hundra första år 1883–1983* (Helsingfors 1983), s. 45.

5 Petri Karonen & Kerttu Tarjamo (toim.), *Kun sota on ohi – Sodista selviytymisen ongelmia ja niiden ratkaisumalleja 1900-luvulla* (Helsinki 2006).

långa och invecklade processer som går utanför de ramar som fredskristeorin[6] ger. I avhandlingen lyfter jag fram begreppet fredskris och argumenterar för att det kan användas i fall där de rent socioekonomiska utmaningarna som är förknippade med krig faller i skymundan medan krigsrelaterade utmaningar av annan art kom att vara närvarande under en lång tidsperiod. Begreppet känslolandskap blir här användbart för att hjälpa till att förstå hur olika personer kan reagera olika på samma situation.

I avhandlingen ställer jag två centrala frågor. Den första av dem är: Vilket handlingsutrymme hade redarna för Finlands största rederi under olika perioder av inrikes- och utrikespolitiska förhandlingar såväl i juridiska som i diplomatiska sammanhang?

Den andra frågan tar fasta på drivkrafterna hos det undersökta rederiet. Är de genomgående desamma eller förändras de under den tidsperiod som undersöks? Frågan besvaras genom en analys utgående från de tre faser som jag använder som tolkningsram.

I samband med att frågorna besvaras kommer jag att operationalisera och bryta ner dem i mindre beståndsdelar såsom hur rederiet försökte driva sina intressen samt vilka argument och metoder redarna använde sig av i sin strävan att få ersättning. Vidare kommer jag att redogöra för vilka anspråk som ställdes från FÅA:s sida samt hur dessa uppkom. I anslutning till frågan om handlingsutrymme blir även frågan om på vilka arenor rederiet uppträdde viktig, samt vilka de övriga aktörerna var och vilken roll finska staten spelade.

Eftersom syftet med avhandlingen inte är att studera britternas sätt att se på ärendet förblir den typen av frågor obesvarade. Frågorna vore värda en fortsatt studie men har i den här avhandlingen lämnats obesvarade på grund av utrymmesbrist. Därmed är källmaterialet koncentrerat till FÅA och den finska staten.

1.2 Tidigare forskning

Avhandlingen omspänner ett brett spektrum av forskningsområden. FÅA var ett stort rederi som trafikerade internationellt. Det blir således viktigt att sätta in forskningen i en sjöhistorisk diskurs där såväl rederiforskningen som sjökrigsforskningen har betydelse. Rederiet var delvis styrt av en familj vilket föranleder en diskussion om forskningen kring familjeföretag, och hur familjer och företag fungerar ihop. Vidare skall forskningen placeras in i en diplomatihistorisk tradition då ersättningsprocessen inte enbart vidrörde rederiet utan även engagerade den finska, brittiska och sovjetiska staten. Fredskrisbegreppet är centralt i avhandlingen och den grundsten som hela min analys bygger på. Jag kommer

[6] Fredskristeorin presenteras i AVSNITT 1.3 på s. 29.

därför till först att beskriva den forskning kring fredskriser som gjorts, och därefter diskutera de övriga forskningsfält som avhandlingen befinner sig i.

1.2.1 Fredskrisforskning

Forskningen om Europa efter andra världskriget är omfattande. Kriget medförde en stark delning av Europa vilket även medfört att studierna av tiden efter kriget varierar kraftigt. I USA, Storbritannien och Ryssland minns man andra världskriget på ett glorifierande sätt medan stora delar av Europa har annorlunda minnen och erfarenheter av det krig som medförde en tudelning av den europeiska kontinenten. I Tyskland har man velat starta om från noll efter nazismens fall och där talas det ofta om *Stunde Null*. Det är ändå problematiskt att prata om en start från noll då många utmaningar förknippade med kriget hängde kvar långt efter krigets slut. I andra länder har tidigare förträngda inslag av kriget kommit till ytan först efter kalla krigets slut, vilket medfört att det politiska historiebruket vänt från den ena ytterligheten till den andra.[7] I Finland har tiden efter andra världskriget berättats som en enhetlig framgångssaga. På senare tid har ändå flertalet historiker velat se mångfalden i de olika berättelser och upplevelser som uppstod i efterkrigstiden, och därmed frångått från den tidigare rådande historiesynen.

Petri Karonen hör till dem som velat ställa nya frågor till tiden efter andra världskriget. Han har samtidigt velat göra komparationer mellan andra krig och deras utmaningar, och synliggöra likheter trots skillnader i tidsperiod och område. I antologin *Kun sota on ohi – Sodista selviytymisen ongelmia ja niiden ratkaisumalleja 1900-luvulla*[8] har Karonen tillsammans med Kerttu Tarjamo sammanställt texter förknippade med de krigsrelaterade problem som kan uppstå efter ett krig. Författarna visar att problemen är många och framförallt olika. Karonen gör gällande att samma utmaningar går att finna såväl i 1600-talets svenska samhälle som i det finska 1900-talssamhället. Han jämför fredskriserna efter trettioåriga kriget och det stora nordiska kriget, och konstaterar att fredskriserna inte såg nämnvärt annorlunda ut även om de svenska krigsframgångarna gjorde det. En fredskris behöver således inte nödvändigtvis vara djupare efter ett förlorat krig. Territoriella förluster kan till exempel leda till utmaningar såväl för det berörda området som för staten som förlorade området. Liknande problem fanns troligtvis i Skåne och Danmark 1658, samt i Karelen och Finland 1809. De fanns definitivt i Finland 1917 vilket jag återkommer till.

---

7 Petri Karonen & Ville Kivimäki, 'Suffering, Surviving and Coping: Experiences of Violence and Defeat in Post-War Europe', s. 7–26, Petri Karonen & Ville Kivimäki (eds.), *Continued Violence and Troublesome Pasts – Post-war Europe between the Victors after the Second World War* (Helsinki 2017).

8 Karonen & Tarjamo.

Varje samhälle och tidsperiod medför naturligtvis sina egna utmaningar men i grund och botten krävs likartade uppoffringar för att kunna återgå till fredstida förhållanden.[9]

Återgång till det samhälle som fanns före kriget är en tematik som är vanligt förekommande vid beskrivning av tiden efter kriget. Ibland är det mer uppenbart att en återgång till det samhälle som fanns före kriget är utesluten. Första och andra världskrigets fredskriser såg annorlunda ut vad beträffar de stora geopolitiska kriserna som krigen gav upphov till. Även likheter, såsom riksupplösningar som komplicerade och mångdimensionella processer, kan ses mellan krigen. Max Engman[10] har forskat om imperiers upplösningar, vilka fenomen som kan ses som orsaker och vilka verkningar dessa fick. Första världskriget bidrog till en helt ny världsordning i form av flera nya stater som levde i en form av fredskris i det nybildade Europa. Upplösningen av det ryska imperiet kom att ha stor inverkan på FÅA:s del av fredskrisen, och är således av stor betydelse för den här avhandlingen.

För tillfället finns det ett stort intresse i Finland för forskning kring de personliga upplevelserna efter andra världskriget. Intresset kan delvis tillskrivas Ville Kivimäki som 2013 vann Fack-Finlandiapriset för sin bok *Murtuneet mielet*,[11] där han studerar de mentala skador som kriget orsakat. Studien blottade en brist på kunskap om upplevelser som går utanför de tidigare framgångssagorna om hur finska samhället upplevde tiden efter andra världskriget.[12] Antero Holmila och Simo Mikkonen har studerat återgången till fred i boken *Suomi sodan jälkeen – Pelon, katkeruuden ja toivon vuodet 1944–1949*.[13] Där konstateras att utvecklingen av forskningen om återgången till fred gått, från att förklara de politiska och ekonomiska resultaten som en framgångssaga, till att idag i större utsträckning studera återgången till fred ur så många perspektiv som

---

9 Petri Karonen, 'Konsten att vinna ett krig – och att förlora ett annat: fredens kriser efter trettioåriga kriget och stora nordiska kriget', s. 189–210, Christer Kuvaja & Ann-Catrin Östman (red.), *Svärdet, ordet och pennan – kring människa, makt och rum i nordisk historia* (Åbo 2012). Se även Petri Karonen, 'Coping with peace after a debacle', s. 203–225, *Scandinavian Journal of History*, 33:3.

10 Se till exempel Max Engman (red.), *När imperier faller – studier kring riksupplösningar och nya stater* (Stockholm 1994).

11 Ville Kivimäki, *Murtuneet mielet – Taistelu suomalaissotilaiden hermoista 1939–1945* (Helsinki 2013). Boken baserades på Kivimäkis doktorsavhandling i nordisk historia vid Åbo Akademi, *Battled nerves – Finnish soldiers' war experience, trauma, and military psychiatry, 1941–44* (Åbo 2013).

12 För en motsvarande studie, se Jussi Jalonen, *On behalf of the Emperor, On behalf of the Fatherland. Finnish Officers and Soldiers of the Russian Imperial Life-Guard on the Battlefields of Poland 1831* (Leiden & Boston 2015).

13 Antero Holmila & Simo Mikkonen (toim.), *Suomi sodan jälkeen – Pelon, katkeruuden ja toivon vuodet 1944–1949* (Keuruu 2015).

möjligt. Det finns många element i fredskrisen, och berättelserna samt upplevelserna efter ett krig kan inte klumpas ihop i en gemensam framgångssaga. I boken studeras det efterkrigstida Finlands uppbyggnad ur sex perspektiv varav fredskris är ett. Studiet av fredskris tar här fasta på personliga element av fredskrisen, till exempel hur bosättningen för de evakuerade karelarna sköttes. De personliga elementen studeras vidare utifrån de psykiska problem som var vanliga efter krigstiden. Av dessa led naturligtvis inte endast veteranerna, utan fruarna och barnen kunde i lika hög utsträckning drabbas. Livsmedelsbristen efter kriget beskrivs som ett element som kan studeras ur ett samhälleligt perspektiv, men i lika hög utsträckning ur den enskilda familjens. Hur påverkade fredskrisen familjerna i deras vardag?

Antologin *Kaikki syntyy kriisistä*[14] studerar kriser ur ett bredare perspektiv, men ägnar ett kapitel åt fredskriser som studeras ur såväl ett större samhälleligt perspektiv som ur ett mer personligt perspektiv. Tidigare nämnda Ville Kivimäki fungerar tillsammans med Kirsi-Maria Hytönen även som redaktör för antologin *Rauhaton rauha*.[15] I antologin läggs stort fokus på de personliga fredskriserna även om de samhälleliga också ges utrymme. Redaktörerna skriver, tillsammans med Petri Karonen i inledningen, att tidigare *vi-berättelser* om det upplevda fördunklar lika mycket som de avslöjar. Upplevelserna var många, och berodde i stor utsträckning på den upplevdes hemort, kön, ålder och sociala status. Dessa olika faktorer gav upphov till olika upplevelser av den fredskris som Finland genomlevde efter andra världskriget. Dock, konstateras det, upplevde människorna i samtiden sig tillhöra ett kollektiv, och ville tillhöra den gemensamma berättelsen om det finska folket som reste sig ur krigets aska tillsammans. Den historien är alltså inte hela sanningen, långt ifrån.[16] 2017 utkom den av Petri Karonen och Ville Kivimäki redigerade antologin *Continued Violence and Troublesome Pasts* där de samlat artiklar rörande fredskriser i sex länder som kan kategoriseras som förlorare i andra världskriget. Länderna Estland, Finland, Polen, Tyskland, Ungern och Österrike skildras ur olika perspektiv där kriget kan anses ha satt sina spår, och bidragit till utmaningar som sällan getts utrymme i den anglosaxiska succéberättelsen om Europa efter andra världskriget.[17] Bland de nyaste bidragen till forskningen om fredskriser hör Martin Hårdstedts artikel om demobiliseringen efter finska kriget. Han belyser

---

[14] Jaakko Hämeen-Anttila, Kimmo Katajala, Ari Sihvola & Ilari Hetemäki (toim.), *Kaikki syntyy kriisistä* (Helsinki 2013).

[15] Ville Kivimäki & Kirsi-Maria Hytönen (toim.), *Rauhaton rauha – Suomalaiset ja sodan päättyminen 1944–1950* (Tampere 2015).

[16] Kivimäki & Hytönen, s. 28.

[17] Petri Karonen & Ville Kivimäki (eds.), *Continued Violence and Troublesome Pasts – Post-war Europe between the Victors after the Second World War* (Helsinki 2017).

där möjligheterna till att bredda förståelsen av demobiliseringar i förindustriell tid genom att använda sig av fredskristeorin.[18]

1.2.2 Sjöfartshistoria

Inom området sjöfartshistoria har det skrivits otaliga böcker, och intresset för historieskrivningen rörande sjöfart minskar inte. Orsaken är sjöfartens mångsidighet. Sjöfarten har inte endast varit betydelsefull för handeln, utan även som allmänt transportmedel. Havets betydelse för människorna har alltid varit stor, och fortfarande 2020 är havet den mest betydande leden för världens handel. Finlands position inne i Östersjön har i samband med världskrigen lett till stängda vattenvägar, vilket försvårat handeln västerut. I fredstid har däremot en betydande del av Finlands handel västerut skett med fartyg.

Eftersom jag i den här avhandlingen fokuserar på rederinäringen har jag främst valt att ta fasta på den forskningslitteratur som behandlar sjöfartsnäringen från och med ångfartygens inträde, och hur den nya typen av fartyg kom att påverka handeln och rederierna. I Finland har Yrjö Kaukiainen gjort ett betydande arbete för synliggörandet av den finländska sjöfartens historia, bland annat i syntesen *Ulos maailmaan*,[19] men också i andra böcker.[20] Med fokus på ekonomisk historia berättar Kaukiainen om hur tonnaget utvecklats, hur fraktmängderna ändrat och hur övergången till ångfartyg möjliggjorde ett betydande skifte från trampfart till linjefart. Vid studiet av ett rederi av FÅA:s kaliber, i en tid när ångfartygen tagit över men inte helt ersatt segelfartygen, är Kaukiainens insikter betydelsefulla. Forskningen om internationell sjöfartshistoria är betydande. Michael B. Miller har undersökt utvecklingen av Europas internationella sjöfart under 1900-talet utgående från de länder som hade störst handelsflottor och största hamnarna. Till dessa räknas Storbritannien, Frankrike, Tyskland, Norge, Nederländerna, Belgien och Grekland. Miller konstaterar att forskningen om handelssjöfart i betydligt större utsträckning fokuserat på tidigmodern tid, och att en heltäckande beskrivning av handelssjöfarten till och från Europa under 1900-talet överraskande nog tidigare saknats.[21]

Varje finländsk hamnstad med självaktning har antingen en skild historik över stadens sjöfartshistoria, eller en betydande del av stadens historik vikt åt sjöfarten. Sjöfarten har varit så betydande för en stor del av städerna längs

---

18 Martin Hårdstedt, 'Krigets slut och fredens början – Demobiliseringen i Norrland efter finska kriget 1808–1809', s. 429–454, *Historisk tidskrift*, 139:3, 2019.

19 Yrjö Kaukiainen, *Ulos maailmaan – Suomalaisen merenkulun historia* (Helsinki 2008).

20 Yrjö Kaukiainen, *Sailing into Twilight: Finnish shipping in an Age of Transport Revolution, 1860–1914* (Helsinki 1991), *A history of Finnish Shipping* (London 1993).

21 Michael B. Miller, *Europe and the maritime world – a twentieth-century history* (Cambridge 2012), s. 1–5.

kusten. Av dessa kan nämnas den till åren komna serien *Åbo Sjöfartshistoria* i tre band[22] och den nyutkomna historiken om Raumo som sjöfartsstad.[23] De flesta handelshus under förmodern tid idkade rederiverksamhet i någon mån, och således kan även forskningen om handelshus inkluderas i den sjöfartshistoriska forskningen. Bland dessa kan till exempel nämnas Leos Müllers doktorsavhandling.[24] Müller jämför två handelshus i Stockholm under en förmodern period, där rederiverksamhet var synonymt med handelsverksamhet. I samband med ångfartygen och linjefarten blev rederier i dagens förståelse vanligare, och redan före Krimkriget startade *Åbo Ångfartygs Bolaget* sin verksamhet även om ångfartens egentliga genombrott i Finland kom att ske under andra hälften av århundradet.

Forskningen om sjöfart och krig är betydande. Örlogsflottornas andel i detta forskningsfält är stor, och i den nyligen utkomna antologin *The Sea in History – The Modern World*[25] behandlar merparten av artiklarna örlogsflottornas framväxt i olika länder och herraväldet över havet. Handelssjöfarten är av vital betydelse under ett krig, och fenomenet handelssjöfart i krig har på senare tid getts mer utrymme i forskningen. 1856 förbjöds kaperi, som dittills varit en effektiv del av sjökriget. Lars Ericsson Wolke har i sin bok *Kapare och pirater* behandlat en lång period av brott mot den civila handelssjöfarten, från vikingatiden till och med Krimkriget.[26] Inte endast fientliga länders handelsfartyg kapades, då bristen på bestämmelser kring kontraband medförde att kapandet också av neutrala fartyg var vanligt. Efterföljande processer för ersättning var vanliga under förmodern tid, vilket Leos Müller och Steve Murdoch visat. De synliggör liknande tendenser som jag sett i mitt material, nämligen att kriget kan vara synligt lång tid efter att krigshandlingarna avslutats.[27]

Gabriella Frei har studerat de internationella bestämmelser som följde på freden i Paris 1856. Hotet mot den civila sjöfarten reglerades för att skydda neutrala länders möjlighet att idka handel i krig. I en rad konferenser under sent 1800-tal och tidigt 1900-tal infördes vidare bestämmelser om kontrabandlistor,

---

22 Carl-Erik Olin, *Åbo sjöfarts historia I* (Åbo 1927), Arne Engström & Oscar Nikula, *Åbo sjöfarts historia II* (Åbo 1930), Ernst Lindberg, *Åbo sjöfarts historia III* (Åbo 1928).

23 Hannu Vartiainen, *Rauman merenkulun historia* (Rauma 2016).

24 Leos Müller, *The Merchant Houses of Stockholm, c. 1640–1800. A comparative Study of early-Modern Entrepreneurial Behaviour* (Uppsala 1998).

25 N. A. M. Rodger & Christian Buchet (eds.), *The Sea in History – The Modern World – La Mer dans l'Histoire – La Période Contemporaine IV* (Woodbridge 2017).

26 Lars Eriksson Wolke, *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år cirka 1050–1856* (Lund 2014).

27 Steve Murdoch & Leos Müller, 'Neutral före neutraliteten – Svensk sjöfart i krigens skugga cirka 1650–1800', s. 185–206, Simon Ekström & Leos Müller (red.), *Angöringar – Berättelser och kunskap från havet* (Göteborg 2017).

och övriga regler vid krigsföring till havs. Dessa internationella bestämmelser hade föga betydelse då första världskriget bröt ut, och kontrabandlistornas längd växte i takt med kriget.[28]

Michael B. Miller har i ovannämnda verk ingående beskrivit hur såväl de krigförande som neutrala ländernas handelssjöfart påverkades av de två världskrigen De allierades behov av allt tillgängligt tonnage under första världskriget, som en följd av Tysklands sjökrigföring, ledde till att även neutrala länders handelsflottor kunde tvångschartras.[29] De skandinaviska länderna påverkades således, trots neutraliteten, av kriget främst på havet. Såväl sjömän, rederier som samhällen påverkades av de krigförande ländernas rädsla för kontrabandlaster, vilket ur ett svenskt perspektiv har uppmärksammats i antologin *Sverige och första världskriget*.[30] Ingela Karlsson har å sin sida studerat den svenska handelssjöfarten, och statens reglering av denna under andra världskriget. Båda verken visar på handelssjöfartens betydelse för det svenska samhället under krigen, och att den svenska handelsflottan kom att drabbas av de krigstillstånd som rådde till havs trots neutraliteten.[31] Vidare har Samuël Kruizinga studerat fyra holländska rederier under första världskriget och således sällat sig till forskningsfältet för neutral sjöfart i krig. Han synliggör krigets fördelar, och pekar på att krigsmakternas chartrande medförde ett pengaflöde i rederiernas kassor som möjliggjorde nyinköp.[32] Sarah Craze studerar i sin artikel problematiken med prisdomstolar som en förlängning på kriget, då segrande makter såväl i första som i andra världskriget fortsatte med att omhänderta fartyg och laster efter vapenstillestånd. Således förstärktes de förlorande ländernas fredskris. Craze visar att frågan om när krig tar slut är central, speciellt i maritima sammanhang, och att det finns många perspektiv som väntar på att studeras.[33]

Forskningen om handelssjöfart i krig har i de nordiska länderna i större utsträckning berört neutrala staters handelssjöfart, medan forskningen om Finlands handelssjöfart i krig inte varit lika synlig. Ett betydande tillägg

---

[28] Gabriella Frei, 'Freedom and Control of the Seas, 1956–1919', s. 59–69, N. A. M. Rodger & Christian Buchet (eds.), *The Sea in History – The Modern World – La Mer dans l'Histoire – La Période Contemporaine IV* (Woodbridge 2017).

[29] Miller (2012), s. 222.

[30] Mirja Arnshav & Andreas Linderoth (red.), *Sverige och första världskriget – Maritima perspektiv* (Stockholm 2017).

[31] Ingela Karlsson, *Kriget, staten och rederierna – Den svenska handelsflottan 1937–1947* (Göteborg 2003).

[32] Samuël Kruizinga, 'Sailing in Uncharted Waters: Four Dutch Steamship Companies during the First World War, 1914–1918', s. 227–249, *International Journal of Maritime History*, 2015, vol. 27(2).

[33] Sarah Craze, 'When does war end? Armistice and the Prize Courts of the twentieth century', s. 120–136, *International Journal of Maritime History*, 2019, vol. 31(1).

är därför antologin *Sjöfarten i krig* där såväl första som andra världskriget i Östersjön uppmärksammas, och där fokus är på hur den civila sjöfarten påverkades av krigen. Mineringar i Östersjön bidrog starkt till att länderna runt innanhavet och deras handel var utsatta under båda krigen, och antologin fungerar som ett välkommet tillskott till det här forskningsfältet.[34]

Viktig grundforskning beträffande den finska handelsflottan i de två världskrigen har gjorts av Helge Heikkinen som i sina böcker *Tuntematon merimies* och *Vaarallisilla vesillä* samlat viktig information om de fartyg som rekvirerades, kapades och sänktes. Med hjälp av dessa böcker kan statistik jämföras med den från rederiernas historiker och således ge en bättre och mer överskådlig bild av det som skedde under krigen.[35]

1.2.3 Familjeföretag

FÅA var aldrig ett regelrätt familjeföretag fastän familjen Krogius hade betydande inflytande över rederiets skötsel under största delen av rederiets historia. Det är därmed av betydelse för avhandlingen att se sambandet mellan familjen Krogius och rederiet, då det kom att betyda mycket för ersättningsprocessens utveckling.

Julia Dahlberg och Joakim Mickwitz visar i boken *Havet, handeln och nationen* att en släkt kan vara av avgörande betydelse för skapande av tankekollektiv som i sin tur kan verka riktgivande för en enskild persons agerande. Speciellt kan ett starkt familjehuvud bidra till ett idéarv som lever och utvecklas i olika riktningar under olika perioder. Detta betyder att alla de handlingar som uträttas av en handelsman inte behöver te sig ekonomiskt logiska, andra orsaker kan leda till att en person agerar på tillsynes irrationellt sätt.[36] Familjens inverkan på ett företag var starkare under tidigmodern tid, för att under 1800-talet minska i takt med att industrierna växte och företagen behövde kapital utifrån. Det här betyder ändå inte att en familj inte kunde inneha aktiemajoritet, eller åtminstone en stark andel som kunde ge påverkningsmöjligheter.

Ida Bull har i sin doktorsavhandling *De Trondhjemske handelshusene på 1700-tallet*[37] studerat flera familjestyrda handelshus under en längre tid och visat att generationsskiftena ofta sköttes med välplanerade inskolningar samt

---

[34] Nils Erik Villstrand & Kasper Westerlund (red.), *Sjöfarten i krig – Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nr 35* (Åbo 2018).

[35] Helge Heikkinen, *Vaarallisilla vesillä – Suomen kauppalaivaston vaiheita toisen maailmansodan aikana* (Porvoo 1960), *Tuntematon merimies – Suomen kauppalaivaston vaiheita ensimmäisen maailmansodan aikana* (Porvoo 1975).

[36] Julia Dahlberg & Joakim Mickwitz, *Havet, handeln och nationen – Släkten Donner i Finland 1690–1945* (Helsingfors 2014).

[37] Ida Bull, *De Trondhjemske handelshusene på 1700-tallet – Slekt, hushold og forretning* (Trondheim 1998).

planer från den äldre generationens sida om hur handeln skulle skötas efter faderns bortgång. I min avhandling blir den här tematiken aktuell då Birger Krogius syn på ersättningsprocessen, som en del av hans fars arv, skall analyseras. Allt tyder på att släktskapet mellan far och son hade djupgående konsekvenser beträffande Birgers fortsatta kamp för ersättning och upprättelse.

Susanna Fellman har studerat direktörsprofessionens utveckling under 1900-talet i sin doktorsavhandling, och har där sett på utbildning och social bakgrund som några faktorer att ta i beaktande vid studiet av de tidiga direktörerna. Hon visar att social tillhörighet i början av seklet hade stor betydelse för de blivande företagsledarna och att utbildningen spelade en betydande roll. Praktisk erfarenhet ansågs också viktig, och en start med två tomma händer förekom även om den inte var vanligt förekommande. Faderns yrke spelade en betydande roll vid valet av bana, vilket kan sägas stämma överens med det sätt på vilket familjen Krogius söner skolades in i redar- och speditionsverksamheten. Även Henrik Ramsay gick i sin fars fotspår som företagsledare. Direktörernas språktillhörighet hade också betydelse. Det var under 1800-talets andra hälft vanligast att direktörerna och ledarna för stora företag var svensktalande medan antalet finsktalande direktörer ökade under första hälften av 1900-talet för att under mellankrigstiden inneha en knapp majoritet.[38]

Petri Karonen har studerat företagsledare under drygt trehundra år och sett en förändring ske under andra hälften av 1800-talet. I samband med ett ökat behov av kapital för drivande av olika industrier, minskade de gamla patronernas och handelsmännens envälde över sina företag samtidigt som företagen specialiserade sig på en viss bransch. Karonen menar bland annat att Lars Krogius d.y. hörde till de första företagsledarna som kunde betecknas som avlönade i dagens betydelse.[39] Familjeföretagens funktion och förändring är teman som i hög utsträckning intresserat forskarna i ekonomisk historia under 2000-talet. Juha Kansikas har bland annat studerat hur karriärstegen förändras för medlemmar i en familj kopplad till ett familjeföretag i takt med att samhället förändras.[40] Han konstaterar att den andra generationen oftast erhöll förhöjd status inom affärseliten snabbare än vad den grundande generationen gjorde.

Andrea Colli har visat att familjeföretag oftast klarar sig i högst tre generationer innan de förlorar inflytande på grund av allt mindre aktieinnehav.[41] Gulbrandsen och Lange visar ändå att detta inte stämmer för redarfamiljer, och

---

38 Susanna Fellman, *Uppkomsten av en direktörsprofession – Industriledarnas utbildning och karriär i Finland 1900–1975* (Helsingfors 2000).

39 Petri Karonen, *Patruunat ja poliitikot – Yritysjohtajat taloudellisina ja taloudellisina toimijoina Suomessa 1600–1920* (Helsinki 2004), s. 46, 230.

40 Juha Kansikas, 'Career Paths in Institutional Business Elites: Finnish Family Firms from 1762–2010', s. 1–38, *Enterprise & Society*, 2015, vol. 17, issue 1.

41 Andrea Colli, *The History of Family Business 1850–2000* (Cambridge 2003).

att rederinäringen har varit bättre på att hålla ihop familjerna vilket resulterat i flera rederier som i flera generationer styrts av en och samma familj. I deras studie undersöktes fyra norska rederier som både lyckades och misslyckades med att hålla kontrollen över rederiet inom familjen. Framgången berodde på tillräckligt stor aktiestock inom familjen medan de rederier, där familjen förlorade kontroll över aktierna, slutligen såldes.[42]

1.2.4 Diplomati

Under de år som avhandlingen omspänner växte Finlands utrikespolitik fram, från att i början inte existera till att i slutet bestå av diplomatiska förbindelser över hela världen. De utrikespolitiska omständigheterna har varierat kraftigt från mellankrigstiden, med ett stort antal nya stater i Europa som resultat av imperiernas kollaps, till kalla kriget med den uppdelning i öst och väst som på ett betydande sätt satte sin prägel på Finlands inrikes- och utrikespolitik. Eftersom den undersökta ersättningsprocessen konstant rörde sig i diplomatiska rum är det nödvändigt att beskriva den utrikespolitiska forskningen under den behandlade tiden. Forskningen om såväl mellankrigstiden som kalla kriget är stor och jag kommer därför att koncentrera min framställning till en del för den här avhandlingen centrala studier.

För studiet av sammanbrottet av kejsardömet Ryssland och Finlands väg till självständig stat är Max Engmans forskning värdefull. Den har bland annat resulterat i antologin *När imperier faller*, där imperiers fall studerats utgående såväl från första världskrigets masskollaps som från Sovjetunionens då rätt nyligen skedda sammanbrott. I antologin studeras imperiekollapser utgående från ekonomi, humanitära insatser samt hur ett imperium upplöses rent praktiskt, med allt vad territoriella avträdelser och ekonomiska uppgörelser beträffar.[43] I antologin beskriver Mikael Korhonen[44] de ekonomiska uppgörelserna efter Finlands självständighet. Hans forskning resulterade senare även i en doktorsavhandling, som på ett värdefullt sätt studerade de privata fordringsägarna gentemot Rådsryssland, hur de organiserade sig inför freden i Dorpat 1920 och hur deras fordringar förkastades. Avhandlingen har stort värde för min forskning då FÅA var det företag som hade de största fordringarna på Rådsryssland i samband med freden, och eftersom de uteblivna ersättningarna ledde till den ersättningsprocess jag studerar i den här avhandlingen. Min

---

[42] Trygve Gulbrandsen & Even Lange, 'The Survival of Family Dynasties in Shipping', s. 175–200, *International Journal of Maritime History*, XXI, no. 1 (June 2009).

[43] Engman (1994).

[44] Mikael Korhonen, '"Glöm gamla skulder…!" – Revolutionen och de finländska ersättningskraven på Ryssland', s. 337–366, Max Engman (red.), *När imperier faller – studier kring riksupplösningar och nya stater* (Stockholm 1994).

forskning är således delvis en fortsättning på den forskning Korhonen gjort, även om jag endast studerar en av de många fordringsägare Korhonen granskade.[45] Det finns en betydande mängd studier där fokus ligger på ersättningar för privatpersoners lidanden under krig.[46] Det är oftast fråga om personer som blivit utsatta för krigsförbrytelser. Det finns minst lika många studier som studerat staters krigsskadestånd och betydelsen av dessa för såväl mottagande som betalande stat.[47] Det framstår ändå som rätt outforskat hur privata företag driver liknande ersättningsprocesser som den jag undersöker. Kan orsaken till detta gå att finna i det faktum att de flesta privata företag som blivit ersatta efter krig fått ersättningen av den egna staten? Det fanns bara i Finland en mängd andra företag som blev i kläm i samband med Tsarrysslands upplösning, precis som Korhonen visat. Fenomenet som sådant är därför inte unikt. En genomgång av forskningsläget rörande krigsskadestånd och krigsersättningsprocesser får FÅA:s privata kamp mot en främmande stat, i det här fallet Storbritannien, att framstå som någonting unikt.

Esa Sundbäck har i sin doktorsavhandling studerat brittisk utrikespolitik gentemot Finland under landets första år av självständighet, och visar på britternas skiftande linje gentemot de nya randstater som uppstod efter första världskriget. Som Sundbäck visar valde britterna slutligen att inte stödja randstaterna.[48] Det var bara början på det trevande förhållningssätt som Storbritannien under större delen av 1900-talet kom att ha till Sovjetunionen. Som jag visar i den här avhandlingen kom redarnas ersättningsprocess också att påverkas av förhållandet mellan de två nyssnämnda stormakterna. I *Maailmanluokan tarkkailupaikka* har Jussi Pekkarinen behandlat Finlands Londonambassads historia från starten till 2000-talet, vilken ger en god insyn i den diplomatiska vardagen på en av Finlands viktigaste ambassader.[49] Diplomaten G. A. Gripenberg[50] har i sina memoarer beskrivit vardagen på de beskickningar där han var

---

45 Mikael Korhonen, *Finlands ryska fordringar: Ekonomisk uppgörelse med Ryssland efter 1917 – Privata ersättningsfrågor i ett jämförande internationellt sammanhang* (Åbo 1998).

46 Se exempelvis Carla Ferstman, Mariana Goetz & Alan Stephens (eds.), *Reparations for Victims of Genocide, War Crimes and Crimes against Humanity – Systems in Place and Systems in the Making* (Leiden 2009).

47 Se exempelvis Sally Marks, *The Illusion of Peace – International Relations in Europe, 1918–1933* (New York 2003).

48 Esa Sundbäck, *Finland in Baltic policy – British political and economic interests regarding Finland in the Aftermath of the First World War 1918–1925* (Helsinki 2001), s. 188–229.

49 Jussi Pekkarinen, *Maailmanluokan tarkkailupaikka – Suomen Lontoon suurlähetystön historia* (Helsinki 2012).

50 Georg A. Gripenberg, *En beskickningschefs minnen: 2, London – Vatikanen – Stockholm* (Helsingfors 1960), *En beskickningschefs minnen: 3, Diplomatisk vardag* (Helsingfors 1964), *Finland and the great powers: memoirs of a diplomat* (Nebraska 1965).

stationerad. Även om Gripenberg inledde sin vistelse i London redan 1933, ligger fokus i hans memoarer på relationerna mellan Finland och Storbritannien från vinterkrigets utbrott till och med brytningen av de diplomatiska kontakterna 1941. Ersättningsprocessen behandlar han inte trots sin framträdande roll i den. Juhani Paasivirta har också studerat Finlands utrikespolitiska relationer i flertalet publikationer.[51]

De handelsavtal som sluts mellan länder är viktiga för de diplomatiska förbindelserna, och spelar en betydande roll för hur de mellanstatliga relationerna utvecklas. Juha-Antti Lamberg har i sin doktorsavhandling studerat Finlands handelsavtalspolitik under 1920- och 1930-talet. Han beskriver de olika aktörerna, vilka avtal som slöts och vilka politiska konsekvenser dessa kom att få. Dessa avtal hade inte bara stor inverkan på den finska handeln överlag, utan även företag såsom FÅA påverkades av dem eftersom avtalen bland annat medförde sänkta tullar. Således kom Henrik Ramsay, vd för FÅA 1920–1946, att delta i förhandlingarna om båda de handelsavtal som Finland slöt med Storbritannien under mellankrigstiden, 1923 och 1933.[52]

Finland sökte sin plats i det västeuropeiska rummet under mellankrigstiden, och de diplomatiska förbindelserna med det nystartade mellanstatliga organet Nationernas förbund var viktiga. Eftersom organisationen innehar en central roll i den här avhandlingen blir forskningen om NF och Finlands roll där av betydelse. Pasi Ihalainen har studerat de parlamentaristiska diskussionerna i Finland inför inträdet i NF, och visar på en tro på organets skydd av små stater som avgörande för inträdet.[53] Lauri Jonkari har i sin doktorsavhandling studerat organisationens roll i Finlands säkerhetspolitik. Han visar hur Finlands internationella kontakter förändras från en trevande början som randstat, till att bli medlem i NF 1920, stegvis utveckla sin diplomatiska agens och skapa ett bestående utrikespolitiskt kunnande.[54]

Användningen av begreppen *rätt* och *rättvisa* är vanliga i det material jag undersöker. Elisabeth Stubb har i sin avhandling *Rätt som argument*[55] studerat hur begreppen användes av den finländska politikereliten under en tid då

---

[51] Se bl.a. Juhani Paasivirta, *Suomen diplomaattiedustus ja ulkopolitiikan hoito – itsenäistymisestä talvisotaan* (Helsinki 1968) och *Suomi ja Eurooppa 1914–1939* (Helsinki 1984).

[52] Juha-Antti Lamberg, *Taloudelliset eturyhmät neuvotteluprosessissa – Suomen kauppasopimuspolitiikka 1920–1930-luvulla* (Helsinki 1999).

[53] Pasi Ihalainen, 'Internationalization and democratization interconnected the Swedish and Finnish parliaments debating membership in the League of Nations in 1920', s. 11–31, *Parliaments, Estates and Representation*, 39 (1/2019).

[54] Lauri Jonkari, *Kansainliitto Suomen turvallisuuspolitiikassa ja kansainvälisissä suhteissa – Vastaanotto ja vaikutus julkisessa sanassa ja yhteiskunnassa vuosina 1919–1936* (Turku 2008).

[55] Elisabeth Stubb, *Rätt som argument – Leo Mechelin och den finska frågan 1886–1912* (Helsingfors 2012).

storfurstendömets rätt ansågs ha kränkts av tsaren. Den här diskussionen är viktig för att förstå Lars Krogius tankesätt och argumentation beträffande det moraliska rättvisekrav han besjälades av, även om den juridiska bevisföringen inte alltid stödde argumentationen. Samma fenomen beskriver Stubb, då hon diskuterar huruvida Borgå lantdag och kejsar Alexander I:s deklaration kunde betraktas som juridiskt bindande eller inte. Många var de finländare kring sekelskiftet 1800–1900, som insåg de juridiska realiteterna i storfurstendömets förhållande till kejsardömet, och argumenterade därför utgående från andra perspektiv. Likheterna mellan dessa och Lars Krogius argument är slående, och kommer att beaktas i analysen av den alltmer tilltagande användningen av begreppen ju längre processen led. Krogius upplevda orättvisa bottnade i den syn som finländarna under början av 1900-talet hävdat beträffande sina speciella rättigheter i förhållandet till kejsardömet. Som jag kommer att visa användes Finlands särställning inom kejsardömet i juristernas argumentation för att visa på redarnas rätt till ersättning. Att tsaren inte haft rätt att rekvirera finländska fartyg utanför finländskt territorialvatten framkommer ständigt i det material jag studerat.

1.3 Teoretiska utgångspunkter och analytiska verktyg

> Niitä [syftar på teman som legat i centrum för forskning om Finlands efterkrigstid] on silti lähestytty pikemminkin kysymällä ’mitä tapahtui sodan jälkeen?’ kuin pohtimalla *miten* rauhaan palattiin. Näkökulmien ero on siinä, että edellisessä keskitytään tietyn sodan tiettyihin jälkiseurauksiin kun taas jälkimmäisessä pyritään selvittämään historiassa kerta toisensa jälkeen esiintyvää ilmiötä nimeltä yhteiskuntien ja yhteisöjen rauhaan paluu. Miten yhteiskunta siirtyy sodasta rauhaan? Millaisia makro- ja mikrotason ongelmia yhteiskunnat joutuvat kohtaamaan sodan jälkeen? Minkälaisissa tilanteissa rauhaan paluu on onnistunut tai epäonnistunut? Minkälaiset seikat edesauttavat tai puolestaan estävät rauhan palaamisesta? Mikä on valtion, yhteisön tai yksilön rooli tässä prosessissa?[56]

[56] Karonen & Tarjamo, s. 10. ”De [syftar på teman som legat i centrum för forskning om Finlands efterkrigstid] har ändå oftast tangerats genom att fråga ’vad som hände efter kriget?’ istället för att fråga *hur* återgången till fred skedde. Skillnaden mellan dessa två synsätt ligger däri att man i det förra sättet fokuserar på ett visst krigs efterkrigstida följder medan man i det senare försöker finna fenomen förknippat med samhällens återgång till fred, som återkommer upprepade gånger i historien efter ett krig. Hur övergår ett samhälle från krig till fred? Vilka problem, på såväl makro- som mikronivå, tvingas samhället att lösa efter kriget? I vilka sammanhang har återgången till fred lyckats eller misslyckats? Vilka förhållanden hjälper eller stjälper återgång till fred? Vilken är statens, samhällets eller individens roll i den här processen?” Översättning R.L.

I inledningen till den av Petri Karonen och Kerttu Tarjamo redigerade antologin *Kun sota on ohi – Sodista selviytymisen ongelmia ja niiden ratkaisumalleja 1900-luvulla*, redogör redaktörerna för var tyngdpunkten i forskningen tidigare legat. Att skapa förutsättningar för att studera utmaningar och problem förknippade med krig under olika tidsperioder, var målet med det forskningsprojekt som utmynnade i antologin. Förutsättningarna för att finna likheterna ligger i frågeställningen, och frågan ska hellre vara *hur* samhället eller personerna återvände till vardagen efter kriget än *vad* som hände efter kriget. Utmaningarna som uppstår efter ett krig skiljer sig från fall till fall beroende på tid och rum, men utmaningarna finns alltjämt där och kan jämföras om frågorna är de rätta.

Vad är en kris, rent allmänt? Petri Karonen och Nils Erik Villstrand har benat ut krisens komplexitet och skriver att krisen ”utgör eller uppfattas konstituera ett hot mot centrala värden och kräver åtgärder för att kunna stoppas eller lindras”.[57] Krisen kan vara allt som skiljer sig från det *normala*, och forskaren har således tolkningsföreträde för att benämna något som kris. Huruvida fredskriser verkligen är kriser kan därför kritiseras och ifrågasättas. Forskningen visar ändå tydligt att de utmaningar som uppstår efter ett krig kraftigt skiljer sig från det normala och att krisen avvärjs genom en rad åtgärder som stabiliserar situationen. Som Karonen och Villstrand visar behöver inte krisens stabilisering betyda en återgång till tillståndet innan krisen.

De utmaningar som ett samhälle har att hantera efter ett krig kan se ut på många sätt och de drabbar inte heller alla på samma sätt utan varierar från en grupp till en annan. Oftast är det de rent socioekonomiska utmaningarna som lyfts fram i forskningen, då de är relativt lättstuderade och kan fungera som en övergripande förklaring till hela samhällets kamp. Det är också den här typen av utmaningar som fredskristeorin i Karonens tappning är bäst ägnad att förklara. I den här avhandlingen vill jag ändå sälla mig till studiet av utmaningar orsakade av kriget som inte är uteslutande ekonomiskt betingade. Det studerade rederiet kan i början av perioden kopplas till en vanlig typ av fredskris där frågan om ersättning framstod som central för rederiets ekonomi. Något hände dock under det första decenniet efter kriget som ledde till en förändrad argumentation för behovet av ersättning. Det var inte längre företagets överlevnad som placerades främst. Genom att studera den här förändringen bidrar avhandlingen till att bredda förståelsen om hur privata aktörer kan påverkas av ett krig. Fallet som undersökts är unikt och de många olika svängar ärendet tog under årens gång avspeglas i fasindelningens utformning, till vilken jag återkommer längre ned. Samtidigt som undersökningen försöker skapa förståelse

[57] Petri Karonen & Nils Erik Villstrand, ’Kriser och resiliens i Finlands historia 1400–2000’, s. 618–639, *Historisk tidskrift för Finland*, 102 (4/2017).

för drivkrafterna hos aktörerna, kan den även ses som ett försök att lyfta fram problem förknippade med krig som tidigare inte fått lika stor uppmärksamhet.

Begreppet fredskris kan uppfattas som den gråzon som finns mellan krigets formella avslut och fredstidens vidtagande. Att vapnen tystnar eller att fredsavtalen undertecknas betyder inte att allt är återställt i samhället. Fredskrisen finns på alla plan inom samhället, på makronivå med statens ekonomiska och politiska utmaningar, och på mikronivå med den enskilde soldatens mentala problem som en ständigt återkommande påminnelse om kriget. För vissa tar kriget aldrig slut, kan man då tala om en livslång fredskris?

Eric Hobsbawm har i boken *Age of Extremes* myntat det korta 1900-talet (1914–1991). Hans tes är att alla händelser mellan 1914 och 1991 hänger ihop med varandra, ett tankesätt som i hög grad påminner om fredskristeorin. Med en sådan syn kan man påstå att första världskriget egentligen tog slut först i och med Berlinmurens fall och Sovjetunionens kollaps. Många av de händelser som första världskriget bidrog med ledde till en lång period av extremism av olika karaktär, började med bolsjevikernas revolution i oktober 1917.[58] Under en stor del av det korta 1900-talet kom bolsjevikernas ovilja att erkänna tsarregimens skulder att försvåra de diplomatiska kontakterna i Europa. Denna ovilja kom i allra högsta grad att förlänga redarnas ersättningsprocess. Den osäkerhet i relationerna mellan öst och väst som rådde under kalla kriget, kom stundvis att förse redarna med hopp om en förändrad syn på frågan från sovjetiskt håll. Det går därför att med fog konstatera att det långvariga element av första världskrigets fredskris jag studerar i den här avhandlingen på ett konkret sätt är förknippat med det korta 1900-talet, den fredskris som uppstod efter första världskriget och som tog slut i och med kalla krigets slut.

I avhandlingen talar jag främst om fredskris som begrepp, men ibland också om den av Petri Karonen lanserade fredskristeorin. Det är på sin plats med en redogörelse av vad som skiljer dem åt. Fredskrisbegreppet ska ha myntats av finansministeriets avdelningschef Bruno Suviranta 1941, och inbegriper de omständigheter som ligger mellan att kriget tagit slut och samhället återgått till en mer stabil tillvaro.[59] Fredskristeorin har utarbetats av Petri Karonen som, för att tydligare kunna visa på de olika typer av utmaningar som finns efter krig och hur de kan studeras och jämföras, presenterat dem i en sammanställning (FIGUR 1 på s. 32). Fredskrisbegreppet kan enligt mig användas i fler sammanhang än de rent socioekonomiska och en vidareutveckling av begreppets användning, och synliggörande av enskilda element i fredskrisen, kan enbart

---

58 Eric Hobsbawm, *The Age of Extremes – The short Twentieth Century 1914–1991* (London 1994), s. 1–17.

59 Petri Karonen, 'Suomi vuonna yksi. Sodasta rauhaan siirtyminen valtakunnallisena ongelmana', s. 175–207, Ville Kivimäki & Kirsi-Maria Hytönen (toim.), *Rauhaton rauha – Suomalaiset ja sodan päättyminen 1944–1950* (Tallinna 2015), s. 175.

Utmaningar	Medel
A. Allmän demobilisering	Trupper hemförlovas, produktion anpassas till fredstillstånd osv.
B. Pacificering av samhället: Lösning av politiska och ekonomiska problem	Samhället konsolideras, kontrollen upprätthålls/förstärks/förminskas, återuppbyggnad, krigsersättningar betalas, gränser definieras, de skyldiga till (det förlorade) kriget bestraffas, statens legitimitet och suveränitet förstärks eller återupprättas
C. Integrering av veteraner i civilsamhället	Krigshjältar belönas med jordlotter eller pengar eller utmärkelser, förskaffas arbete och bostad osv.
D. Försörjning av krigsinvalider, föräldralösa, änkor och ekonomiskt ruinerade	Bidrag, utbildning, arbetsplatser osv.
E. Minimering av mentala skador	Erinran om kriget i alla dess former, nationens ”andliga hållning” förbättras

Figur 1 *Utmaningar som övergången från krig till fred medför för staten och möjligheter att åtgärda problemen.*

Källa: Petri Karonen, ’Konsten att vinna ett krig – och att förlora ett annat: fredens kriser efter trettioåriga kriget och stora nordiska kriget’, Christer Kuvaja & Ann-Catrin Östman (red.), Svärdet, ordet och pennan – kring människa, makt och rum i nordisk historia *(Åbo 2012), s. 191.*

vara till fördel för vår förståelse av de utmaningar som krig medför. Jag använder mig i avhandlingen inte av Karonens fredskristeori men anser att den behöver presenteras för att läsaren lättare ska kunna se skillnaden mellan teorin och begreppet.

Som figuren visar kan utmaningarna gälla bland annat demobilisering av soldater, utbetalande av krigsskadestånd eller återintegrering av soldater i samhället. Dessa utmaningar är olika till karaktären, vilket betyder att de i varierande grad är krävande att studera samt att avgränsningen av undersökningen varierar beroende på utmaningarnas omfång. Till exempel kan man anta att demobiliseringen av soldater inte räckte lika länge som återintegreringen av soldaterna i samhället. Utmaningarna kan med hjälp av Karonens figur på ett överskådligt sätt kompareras, och således kan likheter i de utmaningar som krig medför i ett samhälle synliggöras.

Teorin i Karonens form är utarbetad för att studera samhällets utmaningar under åren genast efter krigets slut. Att motivera användningen av fredskristeorin i den senare delen av min undersökning, där det blir allt mer uppenbart att drivkrafterna hos FÅA:s redare inte längre var av ekonomisk karaktär, ställer sig därmed svårt. Drivkrafterna och argumenten kom nämligen att i allt större utsträckning övergå från ekonomiska till personliga sådana i form av moral, prestige och rättvisepatos. Redarna ville driva processen till slut för att de hade en stark tro på sin sak, och för att de ansåg sig ha rätt till pengarna. Detta har skapat ett behov av en vidareutveckling av fredskrisbegreppet, för att förstå och förklara de fenomen som sträcker sig utanför de ramar som teorin tillåter.

1.3.1 De tre faserna

Jag har valt att utgå från fredskrisbegreppet i min tolkningsram för att studera FÅA:s ersättningsprocess som en gruppbunden fredskris i förändring. Jag vill med andra ord bidra till att bredda förståelsen av fredskriser genom att studera ett inslag i den fredskris som drabbade Finland efter första världskriget, nämligen FÅA och de utmaningar rederiet ställdes inför efter första världskriget, samt hur dessa förändrades under decenniernas gång. Jag har därför utgående från den förförståelse som en första genomgång av det bevarade källmaterialet gav mig valt att dela in drivkrafterna och argumenten i tre faser enligt hur dessa förändrade sig:

I. Ekonomiska realiteter
II. Moralisk rättvisa
III. Förpliktande arv

Då processen på många sätt säkert är unik och fasindelningen är designad med tanke på just FÅA är inte dessa faser tänkta att mekaniskt fungera som övergripande förklaringsmodell för alla familjeföretag som driver någon form av långvarig process. Dock kan denna avhandling belysa förekomsten av den här typen av utdragna element i fredskriser, och uppmuntra till fortsatt studium av dessa med någon form av fasindelning som en möjlighet värd att överväga.

Genom att dela in den studerade perioden i tre faser erhålls ett redskap för att bättre förstå och förklara just den här utdragna ersättningsprocessen. I början av ersättningsprocessen kretsade största delen av argumenteringen kring ekonomiska realiteter då FÅA under första världskriget förlorat halva sin förkrigstida flotta. Genom att få ersättning skulle rederiet på ett snabbare och lättare sätt ha kunnat köpa fartyg i utlandet. Då den finska marken devalverades i början av 1920-talet hade även behovet av ersättning i utländsk valuta kommit i förgrunden eftersom allt tänkbart tonnage, såväl nybyggt som secondhand, fanns utomlands.

Den första fasen, *ekonomiska realiteter*, gällde i grova drag från och med 1918 till och med 1926 då domen i *Admiralty Transportation Arbitration Board* föll. Det betyder ändå inte att gränsen kan dras knivskarp just då utan inslag av den andra fasen, *moralisk rättvisa*, hade gjort intrång i sättet FÅA:s redare argumenterade på redan i samband med beredningen av fallet inför den brittiska domstolen. Även om de ekonomiska argumenten inte användes senare kan det konstateras att det kapital som ersättningen hade kunnat tillföra bolaget under hela den undersökta perioden hade varit betydande för rederiets ekonomi, och att ekonomin fortsättningsvis kan sägas ha fungerat som drivkraft vid sidan om de mer framträdande moraliska inslagen.

Moralisk rättvisa förekom som mest frekvent under tiden 1926–1935, då ärendet förbereddes och behandlades i Nationernas förbund. Slutet på den andra fasen var samtidigt slutet på en annan era inom FÅA, nämligen Lars Krogius era, då han avled 1935. Således blir det aktuellt att synliggöra en tredje fas som jag döpt till *förpliktande arv*. Den empiriska undersökningen ger nämligen vid handen att Krogius spelade en bidragande roll i ersättningsprocessen, även efter sin död. Arvet kan i min tolkning ledas tillbaka till Lars Krogius, och hans envisa arbete för att få kompensation. Hans bortgång hade således lämnat ett förpliktande arv efter sig, vilket ytterligare kom att ge bränsle för att driva en fortsatt process mot alla odds. Då Birger Krogius, son till Lars, tog över direktörskapet efter Henrik Ramsay 1946, fortsatte han jakten på ersättning i ytterligare 20 år. Birger Krogius ville göra slut på den process som i åratal plågat hans far. Jag kommer i den här avhandlingen att visa att de fortsatta aktionerna i allt större utsträckning berodde på släktskap och känslor än på ekonomiska och juridiska orsaker.

Kriterierna för den första fasen är att de argument redarna använde sig av i sin korrespondens i första hand behandlade rederiets behov av ersättning för att återupprätta sin flotta. I den andra fasen är redarnas fallenhet för att lyfta upp den orättvisa som drabbat rederiet och den uteblivna ersättningen av vikt. Kriterierna för den tredje fasen är att redarna hänvisade till och drevs av den kamp Lars Krogius fört under 1920- och 1930-talet. Gränsen mellan den andra och tredje fasen är inte synlig i argumentationen, och i stora drag använder sig även Birger Krogius av argument som moralisk rättvisa. Däremot går det att mellan raderna läsa sig till Lars Krogius inverkan på processens fortlevnad efter sin död.

Fastypisk argumentation under den första fasen var att framhålla FÅA:s betydelse för landets handel, samt påpeka att Finland i allra högsta grad åter behövde en fungerande handelsflotta. Detta kunde endast ske såvida ersättning utbetalades för de fartyg som gått förlorade i kriget. Under den period då andra fasen var som tydligast, var det vanligt att redarna påpekade sin rätt till ersättning som en slags upprättelse. Redarna sade sig kämpa för rättvisa, och att

ärendet var ett bevis på när en större makt trampar på en mindre. Retoriken påminner mycket om den som användes i Finland under ofärdsåren, då finländarna menade att kejsaren överskred sina befogenheter som storfurste för Finland. I den tredje fasen var det typiskt att redarna framhöll rätten till ersättning som en slags upprättelse, samtidigt som Lars Krogius kamp för ersättning i ett flertal brev lyftes upp som en ytterligare orsak för att en gång för alla ro processen i land.

Den argumentation redarna använde sig av under processens gång förklaras i avhandlingen som drivkrafter till deras ageranden. Det bör påpekas att redarna ibland spetsade sina argument efter vad som ansågs bita, även om de av allt att döma verkade tro på sin sak. Ramsay uttryckte sig vid några tillfällen pessimistiskt i privata brev, medan han offentligt framhöll rederiets behov av upprättelse för den orätt som företaget blivit föremål för. Birger Krogius argumentation kretsade till stor del kring moralisk rättvisa även om han, som jag också visar, främst drev ärendet för sin fars skull. Där går således argumentationen och drivkraften isär. På samma sätt måste den ekonomiska aspekten ha haft betydelse under tiden fram till andra världskriget, även om argumentationen redan tidigare övergick till att enbart belysa de moraliska aspekterna. Jag vill däremot hävda att Lars Krogius drivkrafter i det stora hela synliggörs i och med fasindelningen och att drivkrafterna faktiskt förändrades, inte endast argumentationen.

1.3.2 Känslolandskap och behov av upprättelse

För att förstå personers tankar och handlingar i situationer som skiljer sig från vardagen har Henrik Meinander myntat begreppet känslolandskap. Med hjälp av begreppet har han visat på hur olika personer kan uppleva samma händelse, beroende på i vilken situation personen befinner sig. Dessa skillnader i de upplevda känslorna är lättare att greppa och jämföra vid en tidpunkt som på ett utmärkande sätt skiljer sig från vardagen, till exempel ett krig. I ett krig finns många upplevelser av och känslor kring samma händelse, som på ett betydande sätt kan skilja sig från varandra. Samtidigt är känslolandskapet som begrepp användbart för att begripliggöra personers agerande utgående från vad de vid en tidpunkt visste och kände, och därmed agerade enligt. Detta för att undvika en historieskrivning där eftervärldens efterklokhet i för stor grad spelar in.[60]

Begreppet känslolandskap är användbart i den här avhandlingen, då de undersökta personernas ageranden inte alltid följde de mönster som hade kunnat förväntas. Vad drev dem att fortsätta kampen om ersättning, och vilka känslor

---

[60] Se till exempel Henrik Meinander, *Finland 1944 – Krig, samhälle, känslolandskap* (Helsingfors 2009), Henrik Meinander, 'Syksyn 1944 tunnemaisemasta', s. 30–38, Hannu Rautakallio (toim.), *Suomen Sotakorvaukset 1944–1952* (Helsinki 2014).

bidrog till att ersättningsprocessen blev så långvarig? Begreppet stöder den fasindelning som används i avhandlingen, där syftet är att förklara aktörernas handlingar, och används således som en parallell tolkningsram trots att fasindelningen är den främsta tolkningsramen.

Behovet av upprättelse kan synas på många olika sätt. Ett exempel på privatpersoners behov av upprättelse syntes sommaren 1989, då ryska emigranter och deras ättlingar demonstrerade på flygfältet Orly i Frankrike i samband med Gorbatjovs besök.

> De hade samlat sig på flygfältet Orly där de tog emot Gorbatjov viftande med oinlösta tsartida obligationer och skuldbrev. Många familjer hade i de tumultartade händelserna för över sjuttio år sedan förlorat enorma förmögenheter, men som en av pensionärerna uttryckte saken: 'Att ersätta den förlorade egendomen är aldrig för sent.'[61]

Precis som redarnas ersättningsprocess skulle få en känslomässig framtoning ju längre tiden led, går det att förstå de familjer som viftade med gamla skuldsedlar vid Gorbatjovs ankomst. Det handlade inte så mycket om ekonomi som om ett behov av rättvisa och erkännande. Utan dessa mänskliga känslor hade redarnas ersättningsprocess troligtvis tagit slut redan under 1920-talet.

En känsla av orättvisa och behov av uppgörelse måste ha funnits starkt närvarande hos de emigranter som tvingats fly från Ryssland i samband med revolutionerna. Handlingsutrymmet var dock betydligt mindre för dem än för de finska redarna, vilket förklarar varför FÅA kunde fortsätta sin kamp. FÅA såg möjligheter för ersättning från brittiskt håll tack vare att en del av fartygen rekvirerats utanför Östersjön och använts av britterna. De fordringar man haft på Rådsryssland begrovs i och med freden i Dorpat tillsammans med övriga finländska privata fordringsägare. Tanken om att det aldrig är för sent att ersätta den förlorade egendomen var synlig även hos FÅA, vilket stärker idén om att erhållandet av ersättningen i större utsträckning skulle ha fyllt i ett känslomässigt tomrum än ett ekonomiskt sådant.

Att stater använder sig av privatpersoners ägodelar under krig är inget nytt, och beroende på tidsperiod varierar staternas ansvarstagande vid förlust av dessa ägodelar. I den här avhandlingen studerar jag hur ett rederi agerade för att få tillbaka ersättning för användning och förlorandet av rederiets egendom. Även om egendomen i det här fallet var fartyg, kunde man studera samma problematik utgående från de tusentals hästar som den finska statsmakten rekvirerade under andra världskriget. Hur sköttes ersättningen av dessa, och hur påverkades bönder vid förlusten av sina hästar? Den här frågan kommer jag inte att besvara, men jämförelsen kan fungera som ögonöppnare för en problematik förknippat med krig som inte belysts tillräckligt i tidigare forskning.

---

[61] Korhonen (1994), s. 364.

För att inte ge redarnas känslor för de förlorade fartygen, som ett uttryck för deras personligheter, en för stor roll bör familjebandens betydelse poängteras i ett fall som detta. Att familjen Krogius på flera sätt hade makt inom rederiet är en variabel som inte kan förbises, och som får allt större betydelse ju längre tid som går och ju mer arbetet med ersättningsprocessen förändras. Att familjen kan fungera som förklaringsmodell för en enskild persons agerande är därmed klart, och upprätthållandet av minnet av en familjemedlems gärning kan möjligtvis ske genom slutförandet av ouppklarade affärer.[62]

Enskilda personers beteende kan inte alltid förklaras utgående från logiska förklaringar med ekonomiska eller politiska förtecken, utan individen kan ibland agera utgående från sina känslor. Det här syns också då Henrik Meinander beskriver det finska samhället 1944 månad för månad. En tredje faktor som också spelar in, om än inte lika starkt som de två tidigare nämnda, är tillit. Finländare hade under svenska tiden lärt sig att tro på samhället, rättsstaten och förvaltningen. Den här tilliten hade inte rubbats under drygt hundra år som ryska undersåtar, möjligtvis fått sig en törn under tiden 1899–1917, men inte försvunnit.[63] Tilliten fanns och finns fortfarande i finländarnas ryggrad och ingick också i Lars Krogius mentala konstitution, då han med tillit till rättvisans seger inte gav upp försöken om att nå den ersättning han rättmätigt såg sig berättigad till. Tillit, känslor och släktband är starkt ihopkopplade med varandra, och är variabler som i allra högsta grad blir centrala i min analys.

1.4 Tillvägagångssätt

Det material jag använt består mestadels av tidigare av forskare outforskad korrespondens mellan FÅA och olika myndigheter, politiker, diplomater, agenter samt jurister. Materialet förvaras i FÅA:s arkiv på Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi. Institutet genomförde 2013 en förteckning av FÅA:s arkiv, ett arbete som jag medverkade i då jag arbetade som högskolepraktikant på arkivet. En betydande del av arkivet består av handlingar rörande den ersättningsprocess som jag studerar i denna avhandling. FÅA:s arkiv har inte varit föremål för tidigare vetenskaplig historieforskning, och FÅA:s position som Finlands ledande rederi i över hundra år gör materialets betydelse för den vetenskapliga forskningen än mer värdefull.

Materialet som jag använder mig av består som sagt till största delen av korrespondens. Jag har även studerat direktions- och förvaltningsrådsprotokoll, för att belysa det långvariga inslag av fredskrisen som bolaget drabbades av. Korrespondensen består delvis av original men till stor del av kopior. De

---

62 Dahlberg & Mickwitz, s. 15–23.

63 Karonen & Villstrand, *Historisk tidskrift för Finland*, 102 (4/2017), s. 618–639.

avsända breven är alla kopior, men även en stor del av de mottagna breven finns enbart bevarade som kopior. Orsaken till att korrespondensen gällande ersättningskraven har bevarats, är att rättsprocesserna pågick under en mycket lång tidsperiod och breven sparades för kommande möjliga domstolsförhandlingar. I FÅA:s arkiv är korrespondensen i övrigt sparsamt bevarad. Då avhandlingens syfte är att fokusera på FÅA:s syn på och arbete för kompensation för förlorade fartyg, är redarnas brev av särskilt intresse. Då en så stor del av de avsända breven finns bevarade som kopior, har jag ansett att de räcker för att ge svar på de frågor jag vill besvara.

Förutom FÅA:s arkiv har jag studerat Lars Krogius[64] arkiv vid Sjöhistoriska institutet och Henrik Ramsays arkiv vid Riksarkivet. Dessa arkiv har bidragit med ytterligare korrespondens, främst för tiden 1935 framåt. För KAPITEL 5 har jag i första hand använt mig av Finlands Londonambassads arkiv, som är en del av utrikesministeriets arkiv som förvaras vid Riksarkivet. Detta arkiv har gett värdefulla inblickar i hur finska staten var involverad i redarnas ersättningsprocess. Arkivet består av såväl diplomatisk korrespondens som rådsmötesprotokoll från NF. Förutom korrespondensen har jag studerat dagspressen, för att få en bild av hur synlig ersättningsprocessen var under olika tidsperioder.

I min läsning av materialet har jag använt en källkritisk metod och i första hand betraktat källmaterialet som kvarleva, vilket betyder att vikten vid läsandet lagts på hur innehållet berättas. Jag har också använt källmaterialet som berättande källa för att få en uppfattning av processens gång, vilket varit behövligt för en tydlig disposition och ett kronologiskt narrativ. Vid en process som i den studerade finns åtminstone två versioner av sanningen, och en strävan efter en granskning som skulle ha tagit samtliga parters synpunkter i beaktande, hade krävt ett bredare källmaterial innehållande myndighetsmaterial från såväl Ryssland som Storbritannien. Detta har jag ändå ansett vara onödigt i den här avhandlingen, med dess syfte och de frågor jag ställer till materialet.

Vad begränsningen av källmaterialet beträffar, har jag utgått från alla de bevarade brev och protokoll i FÅA:s arkiv som behandlar ersättningsfrågan. Jag har således inte begränsat undersökningens tidsperiod på förhand utan har utgående från materialet kommit fram till den avgränsning i tid som avhandlingen har. Vidare har jag kompletterat med korrespondens ur andra ovannämnda arkiv genom att välja material som dels stärker mitt syfte att undersöka redarnas argument och drivkrafter, dels sådant material som belyser processens utveckling. Det är främst i det senare fallet som Finlands Londonambassads arkiv fungerat berikande.

Jag har i min studie av källmaterialet velat komma åt redarnas argumentation och drivkrafter för att skapa mig en uppfattning om vad som fick dem att

[64] Arkivets donator är son till Birger Krogius och ska således inte förväxlas med sin farfar.

fortsätta kampen om ersättning under en så lång tidsperiod. Argumenteringen berättar inte hela sanningen och jag har därför varit tvungen att läsa mellan raderna för att se bakomliggande drivkrafter. Vid en första genomläsning av materialet insåg jag att ekonomin inte spelade en framträdande roll under den studerade perioden, men att de argument som användes av aktörerna inte heller gav en rättvis bild av deras drivkrafter. Drivkrafter som inte användes som argument var under den senare delen av undersökningsperioden det förpliktande arv som Lars Krogius lämnade efter sig. Vidare användes ekonomiska argument under en väldigt kort tid, i början av undersökningsperioden, för att därefter ta en mer undanskymd roll. Ekonomins osynlighet i argumentationen betyder ändå inte att den försvunnit som drivkraft.

Sambandet mellan redarna, argumenten och drivkrafterna ger enligt mig en rättvis bild av orsakerna till ersättningsprocessens långvarighet. Genom att ställa mina tolkningar av argumenten och drivkrafterna mot den tolkningsram med tre faser som jag byggt upp utgående från materialet, anser jag mig kunna svara på de frågor som jag i avhandlingen ställer till materialet.

2 FINSKA ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAGET OCH DESS REDARE 1890–1969

Under de år som avhandlingen täcker skedde mycket i Europa som direkt eller indirekt hade anknytning till och påverkan på FÅA:s redare. Avhandlingen skildrar europeisk storpolitisk historia sett ur några finländska redares synvinkel. Med avstamp i 1914 behandlas inledningsvis en kort tid av kejsarnas Europa, det gamla Europa som försvann i och med freden i Versailles. Mellankrigstiden med Nationernas förbund, Sovjetunionen och den ekonomiska depressionen synliggörs likaså och i KAPITEL 7 märks det politiska klimat som rådde i kalla krigets Europa.

I det här kapitlet kommer jag att beskriva FÅA och dess redare för att skapa förståelse av vilka relationer redarna hade med varandra och deras medarbetare samt hur de styrde FÅA. Övrig kontextualiserande kunskap delges i analyskapitlen eftersom en så stor del av de händelser som skedde ute i Europa under ifrågavarande period påverkade ersättningsprocessen på ett eller annat sätt. Jag anser därför att den kontext som krävs för förståelsen av de olika händelserna passar bättre i inledningen av dessa kapitel. Samtidigt har jag valt en viss återhållsamhet i beskrivningen av de kontextuella omständigheterna eftersom 1900-talet är det århundrade som flest läsare torde ha bäst förförståelse av. Vissa händelser och omständigheter kräver ändå förklaring.

Eftersom min analys i stort kommer att kretsa kring FÅA med dess tre redare har jag valt att beskriva dessa i de kommande underkapitlen. Därutöver presenteras tre aktörer som på ett betydande sätt var delaktiga i processen. Dessa var Hermann Friedmann, Ernst Krogius och Herbert Andersson. Friedmann var FÅA:s jurist i ärendet i drygt 10 år. Ernst Krogius är ihopkopplad med Henrik Ramsay eftersom hans största insats i arbetet för ersättning gjordes under slutet av 1930-talet, då Ramsay var ledande aktör. Herbert Andersson var Birger Krogius högra hand och aktiv efter andra världskriget då han och Birger Krogius försökte nå ersättning på diplomatisk väg.

2.1 Rederiet, kapitalet och svenskheten

Finska Ångfartygs Aktiebolaget grundades den 23 april 1883 i en tid då Finlands sjöfart var i kris. Ännu under 1860-talet hade storfurstendömets handelsflotta varit i storlek med Sveriges och en stor del av den finländska handeln skedde

med finländskt tonnage. Under 1870-talet kom detta att förändras och antalet segelfartyg minskade medan antalet ångfartyg inte ökade i samma takt som i andra nordiska länder. Som ett led i att förändra den här situationen bildades ångfartygsaktiebolaget av en grupp som i första hand sade sig vilja förbättra den rådande situationen där en allt större andel varor till och från Finland transporterades med utländskt tonnage. För att starta ett rederi av det här slaget krävdes mycket kapital, något som underlättades av aktiebolagsreformen som möjliggjorde ett bredare kapitalunderlag. Initiativtagare till FÅA var Eugen Wolff och Wilhelm Hackman i Viborg som ville inleda direkt trafik till England. Verksamheten koordinerades med en grupp österbottningar med liknande intressen för trafik på England. Tidigare hade den mest betydande finländska handeln till England skötts av Wasa-Nordsjö Ångfartygs Aktiebolag, som redan 1874 inlett trafik mellan Österbotten och England, men det fanns ett fortsatt intresse i Vasa för ytterligare rederiverksamhet på England. Eugen Wolffs far hade varit skeppsredare i Vasa och hans bekantskapskrets underlättade samarbetet mellan österbottningarna och Wolff och Hackman.[65]

Hovrådet Lars Krogius d.ä., som var föreståndare för Helsingfors Navigationsskola, fick i uppdrag att försöka förena dessa intressen. Krogius hade själv framfört planer på likande trafik, och då flera näringsidkare visade intresse sattes planerna i verket. Staten beviljade ett statslån på 300 000 mark, vilket idag skulle motsvara 1,3 miljoner euro, och aktierna såldes till ett värde av 5 000 mark vilket gjorde att bolaget, då det grundades, hade ett kapital på 900 000 mark. Suviranta pekar på att FÅA på ett sätt kan ses som en fortsättning av de starka redartraditioner som Österbotten varit känt för under segelfartygens storhetstid då familjen Wolff hörde till storägarna i FÅA. Därutöver återfanns Otto Malm, Ossian Donner och Uno Kurtén bland aktieägarna och ledarna för bolaget några år efter dess grundande.[66]

Bolaget kunde genast inleda arbetet med att skaffa de två första fartygen, *s/s Sirius* och *s/s Orion*. Dessa beställdes som nya från Tyskland och sattes genast in på linjen Åbo–Köpenhamn–Hull. FÅA hade gjort en överenskommelse med Wasa-Nordsjö ÅAB, där båda rederierna förband sig att trafikera den aktuella linjen vid öppet vatten. Detta betydde att det avgick fartyg var nionde dag vilket var en rejäl förbättring mot tidigare med endast två avfärder i månaden. Vintertid sattes fartygen på trampfart utanför Östersjön och försåg bland annat Finland med kaffe sedan isarna gått och de igen kunde trafikera de finska hamnarna. Handeln med England ökade explosionsartat i slutet av 1880-talet vilket medförde möjlighet att utöka flottan med nybyggena *s/s Capella* (1888),

---

[65] Herbert Andersson, Lars Krogius & Henrik Ramsay (red.), *Finska Ångfartygs Aktiebolaget 1883–1933* (Helsingfors 1933), s. 7–15.

[66] Bruno Suviranta, *Finska Ångfartygs Aktiebolaget 1883–1958* (Helsingfors 1958), s. 17–23.

s/s Vesta (1889), *s/s Ceres* (1889), *s/s Argo* (1889), *s/s Regulus* (1889) och *s/s Pallas* (1890). Dessa sex nybyggen betydde att flottans dräktighet ökade från 2 069 till 8 652 bruttoregisterton. FÅA kunde därmed utöka sina linjer till att innefatta städer som Barcelona, London, Le Havre, Bordeaux, Antwerpen och Newcastle. Eftersom denna utökade trafik med finländska fartyg intresserade staten beviljades statslån för införskaffandet av de nya fartygen. Förutom de nya linjerna kom även vintertrafik mellan Hangö och Hull att inledas vintern 1888–1889 vilket var en stor nyhet.[67]

Lars Krogius d.ä., som var bolagets chef, var även direktör för en egen firma, speditionsfirman Lars Krogius & Co., vars kontor även fungerade som FÅA:s kontor det första decenniet av bolagets verksamhet. Lars Krogius d.ä. avled 1890 i en ålder av 58 år varefter hans son, den då 29-årige Lars Krogius d.y., tog vid som verkställande direktör. Han hade skolats till redare genom att utomlands bekanta sig med rederiverksamheten. Inom FÅA hade han varit med från starten som sin fars medhjälpare och från och med 1887 som suppleant i direktionen. De goda åren i slutet av 1880-talet kom att bytas ut mot en internationell depression som kom att vara fram till mitten av 1890-talet. Det var med andra ord ingen lätt position den unge redaren befann sig i. Trots svåra tider hade 1880-talets goda inkomster gett en god kassa vilket gjorde att bolaget vågade satsa. Vintertrafiken på Hangö skulle vidareutvecklas genom bolagets två första regelrätta vinterfartyg *s/s Urania* och *s/s Astraea*, konstruerade av Hugo Lindfors som 1890 inlett sin bana inom FÅA och som under de kommande 30 åren starkt bidrog till bolagets fartygsutveckling med isförstärkta fartyg som den verkliga nyheten.[68]

En annan verksamhet som Lars Krogius startade var emigranttrafiken där FÅA:s fartyg fraktade emigranterna till Hull, varifrån de landvägen förflyttade sig till de västliga hamnarna i Storbritannien för att fortsätta sin resa med oceanångarna till Amerika. Enligt Suvirantas beräkningar transporterades fram till år 1932 473 000 emigranter och övriga oceanpassagerare den första sträckan med FÅA-fartyg. FÅA skaffade sig en stark position inom passagerartrafiken mellan S:t Petersburg och Stockholm då man erbjöd flertalet rederier, som dittills skött den olönsamma trafiken, att överta deras fartyg. I början av 1890-talet förstärktes därmed FÅA:s flotta med över åtta små fartyg med en sammanlagd kapacitet på 5 000 bruttoregisterton. De flesta av dem var byggda redan på 1870-talet och hade tillhört små rederier som riktat om sin trafik när järnvägen till Österbotten blev klar på 1880-talet. På det viset införlivades de små fartygen, med namn som *s/s Uleåborg*, *s/s Jakobstad*, *s/s von Döbeln*, *s/s Wasa*, *s/s Torneå*, *s/s Norra Finland*, *s/s Åbo* och *s/s Finland*, i FÅA:s flotta. Dessa djärva satsningar

---

[67] Suviranta, s. 24–32.

[68] Suviranta, s. 32–39.

utmanade ägarnas tålamod då bolagets reserver minskade och dividenderna under dessa år var små. Under 1890-talets andra hälft blomstrade handeln igen, och FÅA kunde fylla sina reserver och betala ut dividend till sina ägare.[69]

Vid sekelskiftet hade FÅA nio fartyg i vintertrafik, och de specialbyggda *s/s Arcturus* (1898) och *s/s Polaris* (1899) var med sin kylutrustning av stor betydelse för den finländska smörexporten till Storbritannien. Under 1890-talet införskaffades 23 fartyg medan en del av de små ångarna såldes före sekelskiftet. De nybyggda ångarna hade i slutet av seklet en kapacitet på över 2 000 bruttoregisterton. I början av 1900-talet såldes en stor del av de fartyg som ansågs onödiga, då frakterna minskat och en del av fartygen inte lämpade sig för vintersjöfart. I början av 1900-talet började FÅA få konkurrenter på sin viktigaste linje till Hull samtidigt som staten inte förlängde det lån FÅA haft för upprätthållande av linjen, utan istället gavs lånet till uppstickaren Ångfartygs Aktiebolag Nord. Knappt hade det nya bolaget kommit igång innan FÅA köpte upp det och dess ångare och fick därmed det tioåriga lånet på köpet. Trafiken mellan Åbo och Stockholm kom att bidra till konkurrensen mellan det nyligen grundade bolaget Bore och FÅA. Ruttens betydelse ökade kraftigt efter att kustbanan mellan Helsingfors och Åbo blivit klar 1903 vilket betydde att Hangös position försvagades en aning.[70]

Trafiken på Hull var viktig för FÅA, från och med starten ända till första världskrigets utbrott. FÅA hade alltid haft sina nyaste och bästa fartyg på den linjen, så även rederiets stolthet *s/s Titania* som införskaffades 1908 och var det överlägset största fartyget i flottan med sin kapacitet på 3 500 bruttoregisterton. Trafiken på Hull gick från både Helsingfors och Åbo via Köpenhamn till Hull, och fem av rederiets största fartyg skötte den linjen. FÅA hade redan en tid varit Finlands största ångfartygsrederi och vid tiden för första världskriget hade de inhemska rederierna trafik på 22 linjer varav FÅA förfogade över hälften. De andra rederierna var Wasa-Nordsjö, Helsingfors Ångfartygs Aktiebolag, Bore och Transito. Inom ett drygt decennium skulle endast FÅA och Bore återstå då de övriga fusionerats med dem, Wasa-Nordsjö och HÅA med FÅA och Transito med Bore.[71]

Även om linjetrafiken var betydelsefull för den finländska sjöfarten sköttes största delen av den finländska sjöfarten ändå genom tramptrafik då över 80 procent av Finlands handelsflotta bestod av segelfartyg 1913. Vid tiden för första världskrigets utbrott bestod Storbritanniens handelsflotta av 93 procent maskindrivet tonnage, medan Sveriges och Danmarks bestod av 83 respektive

---

[69] Andersson, Krogius & Ramsay, s. 27–36.

[70] Suviranta, s. 39–53.

[71] Suviranta, s. 49–51.

82 procent.[72] Det är därmed förståeligt att Finlands senat gjorde sitt bästa för att stödja moderniseringen av den inhemska handelsflottan. Av de maskindrivna fartygen var FÅA:s andel 1914 knappt 28 procent vilket får anses vara betydande, då man tar i beaktande att en stor del av ångfartygen gick längs kusten och i insjöar. Således var FÅA:s andel av ångfartygen i internationell trafik betydligt större.[73]

Under den period som undersöks var det finländska näringslivet tudelat enligt språkideologi. Finskhetsivrarnas vilja att bli en del av näringslivet skapade i slutet av 1800-talet en splittring av det finländska näringslivet, som dittills hade kontrollerats av svenskspråkiga handelsmän. Som resultat av denna splittring kom tiden från 1800-talets slut till och med mitten av 1900-talet att karaktäriseras av ett tudelat näringsliv där banktillhörighet och val av försäkringsbolag vittnade om vilka sympatier företagsledningarna besatt. FÅA var ett svenskspråkigt rederi från starten och kom att behålla den prägeln långt in på 1900-talet. Det finländska näringslivet var till stor del svenskspråkigt före första världskriget varefter finskspråkiga ingenjörer och ekonomer i högre utsträckning tog plats inom de tidigare svenska företagen. Flera företag, däribland FÅA, kom ändå att behålla svenskan som arbetsspråk under hela mellankrigstiden och ännu efter andra världskriget. Det kan vara komplicerat att studera direktörernas språkgruppstillhörighet då personer med svenska som hemspråk ofta kunde identifiera sig med den finsktalande gruppen och söka sig till bolag med tydligare finsk prägel. De svenskspråkiga direktörerna var i klar majoritet i Finland vid mitten av 1800-talet för att under mellankrigstiden vara i knapp minoritet.[74]

Samtidigt som direktörerna i högre utsträckning kom att anlitas utanför ägarfamiljerna, höjdes kompetenskraven hos de som ville behålla sina positioner inom företagets ledning. Henrik Ramsay framställs av Henrik Meinander som en representant för adeln, som lyckades nå höga positioner i flera olika sammanhang inom såväl företagsvärlden som politiken, tack vare sin kompetens.[75] Bristen på vetenskaplig forskning gällande den svenskspråkiga elitens maktpositioner inom de finländska industri- och näringsbrancherna, försvårar beskrivningen av näringslivets uppdelning utgående från språkideologi. Rederier tenderade ändå, tillsammans med exportföretag, agenturfirmor och banksektorn, att i större utsträckning ha värdesatt en svensk- eller tvåspråkig bakgrund enligt Meinander.[76] Banktillhörigheten var under första halvan av 1900-talet en indikator på företagens språkideologi, då skillnaden bankerna emellan främst var av

---

72 Kaukiainen (2008), s. 280.

73 Suviranta, s. 51.

74 Fellman, s. 60–62.

75 Henrik Meinander, *Nationalstaten – Finlands svenskhet 1922–2015* (Helsingfors 2016), s. 65.

76 Meinander (2016), s. 176–179.

språkideologisk karaktär. De gamla bolagen hade redan etablerat sig som kunder hos Finska föreningsbanken,[77] senare Nordiska föreningsbanken (NFB), då det finsksinnade näringslivet fick sin egen bank, Kansallis-Osake-Pankki (KOP) 1889. Banken hade sin grund i den fennomanska rörelsen, och det var naturligt att bankens kunder från början anammade den fennomanska ideologin samt att banktillhörigheten vittnade om finans- och industrimännens ståndpunkt i språkfrågan.[78] Markku Kuisma beskriver skiljelinjen mellan det svenska och det finska näringslivet som politisk och ideologisk, där partitillhörighet och språkidentifikation betydde mer än efternamn och hemspråk.[79]

De svensksinnade industri- och handelsmännen fick 1913 ytterligare en bank i Helsingfors Aktiebank (HAB), som under större delen av 1900-talet kom att höra till de större affärsbankerna. FÅA var en av HAB:s stora kunder, och Lars Krogius var vice ordförande i bankens förvaltningsråd 1913–1916 och dess ordförande 1917–1918. Han kom därefter att sitta som medlem i förvaltningsrådet från 1922 till och med sin död 1935.[80] FÅA inledde samarbete med HAB sommaren 1914 genom ett obligationslån som ”lade grunden för det goda samarbetet som bestått mellan Helsingfors Aktiebank och detta vårt lands största rederi”[81], som det hette i bankens historik 1962. År 1960 delade FÅA sina affärer jämnt mellan HAB och NFB, då ett omfattande nybyggnadsprogram krävde finansiering i större skala än tidigare.[82]

Konkurrensen mellan NFB och KOP kom ständigt att vara närvarande. Av affärsbankerna kontrollerade dessa två under 1930-talet nästan 80 procent av det finländska affärslivet. Uppdelningen mellan språken var tydlig och märktes bl.a. då en av NFB:s direktörer, Rainer von Fieandt, försökte skapa möjligheter för finskspråkiga att arbeta för och vara kunder i banken. Han beskylldes då av bankens svensksinnade ledning för att vara en finskivrande socialist. Han kom även senare att beskyllas för att vara för finsksinnad, då han blev utnämnd till verkställande direktör för banken. Att von Fieandt av de allierade efter andra världskriget placerats på *svarta listan* på grund av sina sympatier för Tyskland, verkade inte ha varit lika problematiskt.[83] NFB kom under och efter

---

77 Grundad 1862 och från och med 1919 benämnd Nordiska föreningsbanken.

78 Markku Kuisma, *Metsäteollisuuden maa – Suomi, metsät ja kansainvälinen järjestelmä 1620–1920* (Helsinki 1993).

79 Markku Kuisma, *Kahlittu raha, kansallinen kapitalismi – Kansallis-Osake-Pankki 1940–1995* (Helsinki 2004), s. 28.

80 Egidius Ginström, *Helsingfors Aktiebank under ett halvsekel* (Helsingfors 1962), s. 202.

81 Ginström, s. 65.

82 Haavikko, s. 106.

83 Markku Kuisma & Teemu Keskisarja, *Erehtymättömät – Tarina suuresta pankkisodasta ja liikepankeista Suomen kohtaloissa 1862–2012* (Helsinki 2012), s. 116–136.

von Fieandts tid på posten att i högre utsträckning rikta sig till hela befolkningen, i hopp om att bli av med den av motståndaren så starkt påklistrade stämpeln som kopplade ihop banken med det svenska kapitalet.[84]

NFB såg i slutet av 1940-talet ut att bli överlägset största affärsbank, i samband med en planerad fusion med HAB. Wärtsilädirektören Wilhelm Wahlforss och NFB förespråkade fusionen, och fick stöd av bland annat Henrik Ramsay i HAB:s förvaltningsråd. Redaren Antti Wihuri, storägare och medlem i FÅA:s förvaltningsråd, spelade en central roll då fusionen misslyckades, vilket förklaras av hans nära relationer till KOP. Såväl HAB som FÅA var vid samma tidpunkt föremål för konkurrensen mellan KOP och NFB, eller konkurrensen mellan Wihuri och Wahlforss om man så vill. Vid samma tidpunkt hade Wihuri, med stöd av KOP, försökt ta över FÅA utan att lyckas.[85] Även denna gång hade Wahlforss agerat Wihuris motståndare.

Wihuri blev storägare i FÅA under andra världskriget, som kompensation för att FÅA övertog hans rederi Oy Wilke och dess fem fartyg. Han satt i FÅA:s förvaltningsråd åren 1943–1952 varefter han, genom ett arrangemang med FÅA och bankdirektören Göran Ehrnrooth, bytte sina aktier i FÅA mot aktier i tankbåtsrederiet Ab Turret Oy där Ehrnrooth var delägare. Ehrnrooth bytte samtidigt plats med Wihuri i FÅA:s förvaltningsråd, och kom att vara dess ordförande åren 1952–1977.[86] Försöket att överta kontrollen i FÅA beskrivs av Kuisma och Keskisarja som en av de större, men också sista, stora kamperna bankerna emellan.[87]

I början av 1980-talet var de fortfarande tre, HAB, KOP och NFB, som 1975 bytt namn till Föreningsbanken i Finland. De två stora och den mindre HAB skulle ändå inom ett drygt decennium bli en. Helsingfors Aktiebank och Föreningsbanken i Finland fusionerades 1985 och tio år senare fusionerades Föreningsbanken i Finland med Kansallis-Osake-Pankki och bildade Merita som 2000 slogs ihop med ett antal skandinaviska banker. Den nya banken fick namnet Nordea.

2.2 Lars Krogius

Lars Krogius föddes den 5 augusti 1860 ombord på fregatten *Nikolai* i Ajan i ryska Fjärran Östern, på vilket fartyg hans far Lars Thiodolf Krogius tjänstgjorde. Hans mor Elisabeth följde ofta med på resorna som fadern gjorde, fram till dess

---

[84] Teppo Vihola, *Penningens styrman – Föreningsbanken och Merita 1950–2000* (Helsingfors 2000), s. 105.

[85] Kuisma (2004), s. 91.

[86] Haavikko, s. 92–95.

[87] Kuisma & Keskisarja, s. 165–185.

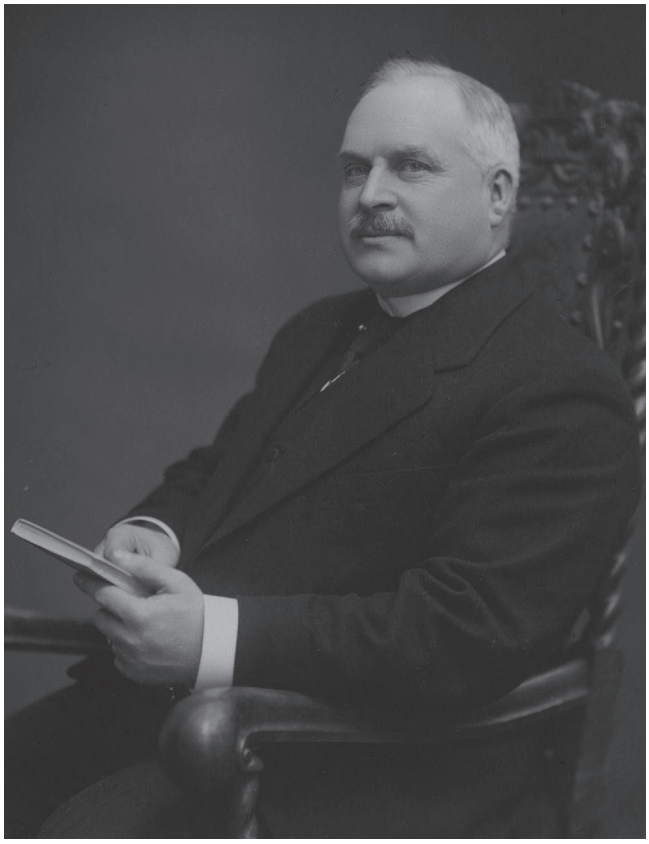


Bild 2 *Lars Krogius (1860–1935), troligtvis vid tiden för första världskriget. Foto: Åbo Akademis bildsamlingar.*

han i början av 1860-talet blev föreståndare för Navigationsskolan i Helsingfors. 1872 grundade fadern speditionsfirman Lars Krogius & Co., och snart skulle han få hjälp av sin äldsta son Lars Karl Krogius. Far och son Krogius brukar också särskiljas med epiteten *den äldre* och *den yngre*, vilket också jag använder i den mån det är behövligt.[88]

Lars Krogius d.y. inledde sina studier i kemi, engelska, ryska och franska vid universitetet i Helsingfors efter avklarad studentexamen 1879. Efter ett års studier åkte han utomlands till England för att studera engelska språket och rederiverksamhet, vilket kom att vara betydelsefullt för grundandet av FÅA. Han inträdde i FÅA:s tjänst redan vid bildandet av bolaget, och innehade själv 10 procent av aktierna. I åtta år fick han arbeta sida vid sida med sin far före denne

[88] Carl-Johan Krogius (red.), *Släkten Krogius 1600–2006* (Nykarleby 2006), s. 39–53.

avled i mars 1890. Lars Krogius d.y. teoretiska och praktiska kunskaper om rederiverksamhet gjorde honom lämpad som ny verkställande direktör för det unga bolaget, trots att han inte hunnit fylla 30 år.[89]

Under Krogius tid som direktör intog FÅA den position som ledande finländskt rederi som bolaget kom att inneha under större delen av 1900-talet. Förutom att delta i grundandet av FÅA, var Krogius också bidragande till grundandet av bl.a. en tegelfabrik i Kervo 1893, Ångfartygsaktiebolaget Finska Lloyd 1896, Finlands sjöförsäkringsaktiebolag 1898 och Finlands sjöfartsförbund 1917. Då han inte arbetade tyckte han om att idrotta, och han hörde till de första som hämtade cykeln till Finland efter sin vistelse i England på 1880-talet.[90]

Lars Krogius har bl.a. getts äran för upprättandet av vintertrafiken på Finland, och utökandet av de linjer som trafikerade Finland. Detta gynnade inte endast sjöfartsindustrin utan det finska samhället i stort, då konstant tillgång till råvaror samt möjlighet till export av trä- och mejeriprodukter året runt var av stor betydelse för hela samhället.[91]

Krogius var samhällsintresserad och var representant för borgarståndet vid lantdagarna 1897 och 1900, och räknas till en av grundarna av Svenska handelshögskolan 1909. Därutöver bidrog han till forskning med en fond för forskning vid Svenska handelsskolan. Tillsammans med brodern Ernst inrättade han en fond för forskning i nationalekonomi och statistik vid Svenska litteratursällskapet i Finland.[92]

Under slutet av 1800-talet kom allt fler företag att få regelrätta direktörer i takt med att de mångsysslande handelshusens antal minskade och företagen specialiserade sig. Lars Krogius omnämns som en av föregångarna i den här typen av profession med mindre makt än sina föregångare, på grund av det växande behovet av investerare och därmed ett större antal intressenter i bolagets skötsel.[93]

2.2.1 Hermann Friedmann

Hermann Friedmann föddes i Riga 1873 och flyttade till Finland 1906 för att där först göra sig känd som en duktig jurist, och sedermera även som uppskattad filosof. Före ankomsten till Finland studerade han juridik, biologi och filosofi vid olika universitet. Under tiden i Finland idkade han till en början främst juridisk verksamhet, gjorde sig ett känt namn inom juridiska kretsar, och kom att

---

89 Ragnar Krogius & Hans Österlund, *Krogius 1872–1972* (Helsingfors 1972), s. 19–45.

90 Kenth Sjöblom, 'Lars Krogius', s. 765–767, *Biografiskt lexikon för Finland 3* (Helsingfors 2011).

91 Åbo Underrättelser, 5.8.1930.

92 Åbo Underrättelser, 5.8.1930, http://www.sls.fi/sv/donatorernas-bok/broderna-lars-och-ernst-krogius-forskningsfond, 2.1.2020.

93 Karonen (2004), s. 290.

inta en ledande position bland landets jurister. Friedmanns insatser i drivandet av FÅA:s ersättningskrav lyftes upp som en av hans större bedrifter juridiken till fromma, då han 1943 firade 70 år:

> I sin egenskap av en av vårt lands skarpaste jurister blev professor Friedmann anlitad för en mängd maktpåliggande förtroendeuppdrag såväl från enskilda personers och sammanslutningars sida som även i det allmännas tjänst. Sålunda blev han t. ex. för ett antal år sedan anmodad att föra en del finländska rederiers talan i England rörande stora ersättningskrav i samband med världskriget.[94]

Tidningsnotisen i *Hufvudstadsbladet* uppmärksammade även det faktum att Friedmann hade flyttat till England i samband med ersättningskravet, och att han inte längre bodde i Finland som varit hans hem i ungefär 30 år.

Från och med 1925 gjorde han sig även ett namn som filosof, då hans verk *Die Welt der Formen*[95] spreds i Europa och gav honom en position som en av den tidens stora filosofer, inte endast inom den tyskspråkiga världen. Han kom således att bli en uppskattad föreläsare på olika universitet runt om i världen, och är internationellt mer känd som filosof än jurist även om det i den här avhandlingen främst är hans juridiska meriter som är av betydelse.[96]

2.3 Henrik Ramsay

Henrik Ramsay föddes 31 mars 1886 som barn till statsrådet August Ramsay och hans fru Jully Ekström. Henrik Ramsay blev student 1903, och studerade kemi vid universitetet i Helsingfors. 1909 disputerade han på en avhandling i kemi, och inledde därefter sin yrkesverksamma bana inom sockerindustrin. Han anställdes av FÅA 1918, efter att Lars Krogius fått upp ögonen för den ambitiösa unga mannen som gjort sig ett namn både i affärsvärlden samt i de seglarkretsar kring Nyländska Jaktklubben, där Krogius också rörde sig. Han var dessutom politiskt engagerad, och var 1917 ordförande för Helsingfors livsmedelsnämnd samt medlem av Svenska folkpartiets centralstyrelse. Både politiken och seglingen skulle hålla honom sysselsatt hela livet, men från att ha inlett sin karriär inom sockerindustrin på Tölö sockerbruk och Sandvikens sockerbruk, skulle sjöfartsnäringen bli hans levebröd.[97]

---

94 Hufvudstadsbladet, 11.4.1943.

95 Hermann Friedmann, *Die Welt der Formen – System eines morphologischen Idealismus* (Berlin 1925).

96 Hufvudstadsbladet, 11.4.1943.

97 Herbert Andersson, Ragnar Numelin & Karin Ramsay (red.), *Henrik Ramsay – Minnesskrift* (Helsingfors 1958), s. 9–18, 89–94, 116–125.

Bild 3 *Henrik Ramsay (1886–1951) vid tiden för andra världskriget. Foto: SA-kuva.*

Fram till andra världskriget bestod hans samhällsengagemang av kommunalpolitik och nämndarbete medan han under fortsättningskriget skulle kallas i statens tjänst. Först som folkförsörjningsminister i Jukka Rangells regering, och från och med mars 1943 som utrikesminister i Edvin Linkomies regering. Det var i egenskap av minister han kom att dömas i krigsansvarighetsprocessen till två och ett halvt års fängelse, vilket han avtjänade 1946–1947. I samband med fängelsevistelsen tog Birger Krogius över direktörskapet för FÅA, och Ramsay återvände till FÅA som ordförande för förvaltningsrådet åren 1948–1951.[98]

Henrik Ramsay valdes 1936 in i Helsingfors aktiebanks förvaltningsråd och var dess ordförande åren 1939–1946. Till de saker han främst arbetade för hörde

[98] Andersson, Numelin & Ramsay, s. 19–45, 89–94.

fusionen med Nordiska föreningsbanken, en fusion som aldrig blev av, och som därmed ledde till Ramsays utträde ur förvaltningsrådet.[99]

Han publicerade i unga år skrifter i kemi men kom under sina sista levnadsår, under och efter fängelsevistelsen, att behandla teman som rörde både sin roll som redare och seglare. Boken *Sommar och segel*[100] utkom 1946 och behandlade ungdomsminnen från sommarseglatserna medan boken *I kamp med Östersjöns isar*[101] behandlade den finländska vintersjöfartens historia. I sin sista bok *Nordenskiöld: sjöfararen*[102] skildrade Ramsay upptäcktsresarens färder.

2.3.1 Ernst Krogius

Ernst Krogius (1865–1955) var Lars Krogius d.y. yngre bror, som efter studenten 1884 studerade till jurist och avlade allmän rättsexamen 1889. Då hans far avled 1890 fungerade han som auskultant vid Viborgs hovrätt, och blev tvungen att avbryta sin auskultering för att förbereda sig för övertagandet av faderns speditionsfirma Lars Krogius & Co. Brodern Lars Krogius tog som bekant över direktörskapet för FÅA, medan det föll på Ernsts lott att sköta om speditionsfirman. Efter några års praktiska studier utomlands tog han 1893 över rollen som verkställande direktör, och 1896 grundade han tillsammans med brodern Lars Ångfartygs Aktiebolaget Finska Lloyd.[103]

Rederiet Finska Lloyd kom sammanlagt att äga fem ångfartyg mellan åren 1896 och 1925. Rederiet drabbades av första världskriget då *s/s Hermes* och *s/s Herakles* rekvirerades av brittiska amiralitetet 1917. Det förra fartyget sjönk till följd av en krigshandling samma år, och således kom rederiets deltagande i ersättningsprocessen att beröra hyra för båda fartygen samt ersättning för det förlorade *s/s Hermes*. Ernst Krogius intresse för ersättningsprocessen hängde således främst ihop med rederiet Finska Lloyd, även om han hade starka intressen också i FÅA som aktieägare och medlem av förvaltningsrådet.[104]

Precis som sin bror visade Ernst intresse för segling, och han utmärkte sig tidigt som en skicklig tävlingsseglare. 1901 tillträdde han som kommodor för Nyländska Jaktklubben, en post han kom att ha i nästan 30 år före Henrik

---

[99] Henrik Meinander, 'Henrik Ramsay', s. 1223–1225, *Biografiskt lexikon för Finland 4* (Helsingfors 2011).

[100] Henrik Ramsay, *Sommar och segel: minnen* (Helsingfors 1946).

[101] Henrik Ramsay, *I kamp med Östersjöns isar: en bok om Finlands vintersjöfart* (Helsingfors 1947).

[102] Henrik Ramsay, *Nordenskiöld: sjöfararen* (Helsingfors 1950).

[103] Kenth Sjöblom, 'Krogius, Ernst', *Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. Studia Biographica 4*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, https://kansallisbiografia.fi/kansallisbiografia/henkilo/5374, 2.1.2020.

[104] Krogius & Österlund, s. 22.

Bild 4 *Birger Krogius (1901–1997) i början av 1950-talet. Foto: Åbo Akademis bildsamlingar.*

Ramsay tog över rodret 1929. Förutom kommodorskapet i NJK innehade han ett flertal förtroendeuppdrag som stadsfullmäktig i Helsingfors, medlem av Nordiska Föreningsbankens förvaltningsråd, hedersordförande i Finska seglarförbundet, Finlands representant i den internationella olympiska kommittén samt ordförande för Finlands olympiska kommitté. Han ledde firman Lars Krogius & Co. i hela 61 år, och meddelade 1951 i en ålder av 86 år att han på grund av hög ålder avsäger sig direktörskapet.[105]

2.4 Birger Krogius

Birger Krogius föddes 9 december 1901 som Lars och Sigrid Krogius äldsta son. Äktenskapet var Lars andra och han hade tre barn från tidigare. Birger

[105] Frisk bris, december 1945. Krogius & Österlund, s. 63.

tog studenten 1920 och gick därefter till sjöss på skolskeppet *Glenard*, för att därefter studera ekonomi vid Svenska handelshögskolan i Helsingfors och London School of Economics and Political Science. Efter avklarade studier och praktik på FÅA inledde han sin karriär i rederinäringen på rederiet Finland–Sydamerikalinjen. Där arbetade han upp sig och blev verkställande direktör för rederiet 1939. Vid Henrik Ramsays frånträde 1946 steg han in som direktör för Finlands största rederi, där han sedan 1937 hade varit förvaltningsrådsledamot.[106]

Birgers utbildning var anpassad för en karriär som redare. Under Henrik Ramsays period som direktör ledde Lars Krogius ordet i förvaltningsrådet fram till sin död 1935, medan Ernst Krogius tog över som viceordförande för förvaltningsrådet 1937 efter Eugen Wolff, som suttit i förvaltningsrådet och därförinnan i den förstärkta direktionen sedan bolagets grundande 1883. Då Birger 1937 inträdde som medlem av förvaltningsrådet förstärktes familjen Krogius kontroll över bolaget. Då han fyllde 60 år uppmärksammade bland annat Sportpressen jubilaren, och skrev bl.a.: ”Birger Krogius fick vid sin födelse två märkliga faddergåvor, som äldste son till Lars Krogius var han pradestinerad [sic] att överta ledningen av det stora företaget FÅA. Dels fick han intresset för segling.”[107]

Förutom arbetet vid de familjekontrollerade rederierna, hade han uppdrag i föreningar och organisationer starkt kopplade till det maritima. Han var ordförande för Finlands redareförening i fyra repriser samt i Sjöfartens arbetsgivareförbund 1956–1963. Dessa två slogs 1975 ihop till Finlands rederiförening. Birger Krogius var också ordförande för The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) 1957–1958, och erhöll kommerserådstitel 1952. Seglingsintresset ledde till en lång period som Nyländska Jaktklubbens kommodor, precis som farbrodern Ernst Krogius också varit.[108]

2.4.1 Herbert Andersson

Herbert Andersson kom att vara Birger Krogius högra hand under 1950- och 1960-talet. Han hade inlett sin karriär på sjön, då han 1914 gick ombord på järnbarken *Carradale* efter avlagd studentexamen. 1920 avlade han överstyrmansexamen och 1922 kaptensexamen. Redan före sin kaptensexamen hade han tjänstgjort på FÅA:s *s/s Virgo*, och efter examen fortsatte han på fartyg tillhörande FÅA.[109] Efter några år på sjön valde Herbert att fortsätta studera, och gick iland för att inleda juridikstudier. Efter avlagd rättsexamen fick han 1928

---

[106] Karli Kelk, ’Birger Krogius’, *Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. Talouselämän vaikuttajat*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, https://kansallisbiografia.fi/talousvaikuttajat/henkilo/706, 2.1.2020.

[107] Sportpressen, 5.12.1961.

[108] Kelk.

[109] Hufvudstadsbladet, 24.9.1974.

anställning på FÅA som sekreterare, och från och med 1937 var han medlem av rederiets direktion. En blandning av sjökaptens- och juristexamen var mer än lämplig för den man som under flera decennier skulle fungera på en ledande befattning inom Finlands största rederi. Förutom att arbeta på FÅA var Andersson under lång tid en drivande kraft i Finlands redareförening.[110]

Då han som 70-åring lämnade FÅA 1964 hade han jobbat 46 år på kontoret och ytterligare några år på sjön. I den process jag studerar kom Herbert Andersson att ha en betydelsefull roll efter andra världskriget då Birger Krogius återupptog frågan om ersättning. Många av de brev som skickades till de brittiska juristerna och parlamentsledamöterna innehöll Herbert Anderssons namnteckning, och han kom tillsammans med Birger Krogius att föra kampen om ersättningar i nära femton år före han gick i pension 1964.

[110] Annastiina Henttinen, 'Herbert Andersson', *Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. Talouselämän vaikuttajat*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, https://kansallisbiografia.fi/talousvaikuttajat/henkilo/610, 2.1.2020.

3 FÅA OCH DEN RYSKA FARTYGSVÄRNPLIKTEN

Vid första världskrigets utbrott kom bland annat rederiernas minskade förutsättningar för fri trafik att skapa osäkerhet. Lars Krogius tog genast i början av augusti 1914 kontakt med chefen för Östersjöflottan, amiral von Essen, för att dryfta olika scenarier för rederiernas verksamhet. Krogius sade sig se två alternativ för hur trafiken mellan Helsingfors och S:t Petersburg skulle byggas upp. Han menade att rederierna kunde upprätthålla trafiken ”så länge [den] visar sig sådan, att rederierna såg ekonomisk fördel däri; inträffar motsatsen vore rederierna berättigade att afbryta trafiken, såvida krigsmyndigheterna då icke föredraga att jämväl övertaga fartygens drift”.[111] Krogius gav alltså rekvisition av fartygen som ett alternativ för fortsatt trafik om den inte var lönsam. Det var första gången den ryska statens rekvisition av finländska fartyg nämns i FÅA:s korrespondens, och det är unikt i sammanhanget att redarna själva kom med förslaget. Det skulle senare bli betydligt vanligare att den här typen av *förslag* kom från statligt håll medan redarna svarade med argument för varför det vore klokare att hålla fartygen i fri trafik. Under hela kriget förekom den typen av korrespondens mellan de två parterna, där staten oftast representerades av Östersjöflottans chef eller rekvisitionsnämnden på Sveaborg, vilket det finns skäl att återkomma till så småningom.

I det här kapitlet kommer jag att analysera korrespondensen mellan FÅA:s ledning, i första hand Lars Krogius, och olika aktörer som hade del i rekvisitionsprocessen under första världskriget. Dessa kunde vara statstjänstemän, finländska senatorer, utländska handelsagenter samt övriga redare. I analysen kommer att tas fasta på de åtgärder FÅA vidtog för att säkra rederiets flotta och ekonomi. Jag kommer att visa på Lars Krogius förmåga att anpassa sig enligt vad situationen krävde. Han använde sig av lobbying för att hålla företaget intakt och hans insats under kriget skulle visa sig bidra till att den efterföljande ersättningsprocessen blev så långvarig. I slutet av kapitlet belyser jag freden i Dorpat, vars villkor kom att rikta redarnas fordran i en ny riktning.

Krogius agerande under kriget är centralt för att förstå hur processen, som till en början främst var av ekonomisk karaktär, skulle komma att ändra karaktär

---

[111] Brev från Lars Krogius till chefen för Östersjöflottan, amiral von Essen, 5.8.1914, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

under de år som den här avhandlingen behandlar. Det blir aktuellt att reflektera över det handlingsutrymme som Lars Krogius hade, samt det känslolandskap som han befann sig i, i egenskap av redare för storfurstendömets största rederi. Jag kommer att visa hur detta förändrades under krigets gång och hur hans agerande speglade förändrade förutsättningar. Det var en tid fylld av osäkerhet samtidigt som livet under större delen av kriget flöt på som förut i Helsingfors. Krogius befann sig dock i en ovanligt utsatt position jämfört med övriga handelsmän, och hans agerande under denna tid är därför av intresse.

Då första världskriget bröt ut bestod FÅA:s flotta av 34 fartyg, varav 22 var fraktfartyg och 12 passagerarfartyg. Nio av dessa fartyg befann sig utanför Östersjön vid krigets utbrott och kom att stanna där kriget ut på grund av att tyskarna spärrade infarten till Östersjön genom minering. Av de 25 fartyg som befann sig på Östersjön kom 11 att under krigstiden bli rekvirerade av ryska staten. Två låg vid krigsutbrottet i tyska hamnar och kapades genast av Tyskland för att återgå till FÅA efter kriget. De resterande fartygen klarade sig undan rekvirering vilket dock inte skonade dem från krigets risker. Av de fartyg som stannade på Östersjön återgick 19 under eller efter kriget till FÅA, medan sex gick förlorade på grund av torpedering, minor eller tvångsköp. Ett av de fartyg som gick förlorade, *s/s Ariel*, sjönk med anledning av svåra isförhållanden i Bottenviken och var därmed det enda fartyg som inte gick förlorat som en följd av krigshandlingar.

Av de nio fartyg som blev utanför Östersjön rekvirerades sex av brittiska staten, ett av ryska staten, medan två fartyg klarade sig undan rekvirering men torpederades 1915 och gick förlorade. Av alla nio fartyg återvände endast ett till Finland, nämligen fraktfartyget *s/s Leda*. Summan av kriget blev således för FÅA:s del att 14 fartyg gick förlorade medan 20 returnerades eller återköptes förr eller senare av rederiet.[112] I antal fartyg var förlusten 41 procent av den förkrigstida flottan medan förlusten var större räknad i ton. Av det totala tonnaget på 43 516 bruttoregisterton förlorades 20 879 eller 48 procent.[113]

Före kriget bröt ut hade den finländska handeln varit riktad västerut. Över 40 procent av den finländska exporten hade 1913 gått till Storbritannien, Tyskland och Frankrike, medan importen från dessa länder stått för över hälften av Finlands totala import. Då tyskarna stängde Östersjön tvingades således Finland att sköta största delen av sin handel med kejsardömet, vilket bidrog till att rederinäringen led då allt större delar av frakterna österut skedde längs järnvägen. Markku Kuisma menar att rutten mellan Raumo och Mäntyluoto på den finska sidan och Gävle på den svenska sidan var en liten lättnad för den

[112] I TABELL 1 på s. 71 och TABELL 2 på s. 75 finns de berörda fartygen uppställda.

[113] Suviranta (1958), s. 54–62. Heikkinen (1975). Matti Pietikäinen & Bengt Sjöström, *The ships of our First Century* (Helsinki 1983).

finländska handeln. Ryssland kunde inte förse Finland med alla de tekniska produkter industrin var i behov av, och Ryssland kunde heller inte ta hand om alla de sågvaror som de finska sågarna producerade. Således var det inte enbart rederinäringen som led av den stängda Östersjön utan också en del av industrin, även om kriget i det stora hela gav den finländska industrin ett uppsving.[114] Tyskarnas mineringar vid de danska sunden berodde i första hand på Kielbuktens utsatta läge. Tyskarna tvingade danskarna att minera Stora bält och Öresund och minerade också själv alla vägar till Kiel. Som en direkt följd avskars de allierades transporter och handelsleder även om det inte varit det viktigaste målet med mineringen.[115]

Kriget i allmänhet och den stängda Östersjön i synnerhet skulle i förlängningen även bidra till den livsmedelsbrist som Finland led av i slutet av kriget och som försvårade försörjningen under inbördeskriget. Den finska ekonomin var helt beroende av handeln med Ryssland och då Ryssland inte klarade av att leverera led finländarna.[116] Finlands sjöfart led således av kriget och de instängda Östersjöhamnarna. Statistiken för frakterna sjövägen såg dyster ut. År 1914 hade den totala exporten från finländska hamnar uppgått till 2,1 miljoner ton för att sjunka kraftigt och låg 1918 på 0,8 miljoner ton. Motsvarande siffror för importen var 1,1 miljoner respektive 0,6 miljoner ton. FÅA:s transporter hade åren 1912–1914 uppgått till drygt en miljon ton medan motsvarande siffra under krigets fyra år uppgick till endast 391 000 ton. Med hjälp av de här siffrorna går det att skapa sig en bild av på vilket sätt den internationella rederinäringen drabbades av kriget.[117] Efter kriget kom Finlands utrikeshandel åter på fötter, bland annat tack vare de erfarenheter av utrikeshandel som storfurstendömet samlat på sig före kriget. Finlands handel med Rådsryssland sjönk till mellan 1 och 5 procent under mellankrigstiden samtidigt som den finländska handelsflottan växte tack vare den västcentrerade utrikeshandeln.[118]

Utanför Östersjön fanns andra utmaningar. Britterna kämpade med att kunna upprätthålla en något så när normal nivå på sin import trots att

---

[114] Markku Kuisma, *Sodasta syntynyt – Itsenäisen Suomen synty Sarajevon laukauksista Tarton rauhaan 1914–1920* (Helsinki 2010), s. 23–25.

[115] Gunnar Möller, 'Minkrigen i Östersjön under världskrigen och den internationella efterkrigssvepningen', s. 81–103, Nils Erik Villstrand & Kasper Westerlund (red.), *Sjöfarten i krig – Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nr 35* (Åbo 2018), s. 88. Gunnar Möller, 'Minkrig längs svenska kusten och minröjning på västkusten 1918', s. 213–231, Mirja Arnshav & Andreas Linderoth (red.), *Sverige och första världskriget – Maritima perspektiv* (Stockholm 2017), s. 214.

[116] Pertti Haapala, *Kun yhteiskunta hajosi – Suomi 1914–1920* (Helsinki 1995), s. 50–51.

[117] Suviranta, s. 54–58.

[118] Max Engman, 'Imperieupplösningar och ekonomisk nationalism', s. 286–288, Max Engman (red.), *När imperier faller – Studier kring riksupplösningar och nya stater* (Stockholm 1994).

handelsflottan till stor del användes för militära ändamål. Precis som i Ryssland införde Storbritannien fartygsvärnplikt vid krigets utbrott, och under det första året hade det brittiska amiralitetet rekvirerat 6 miljoner bruttoregisterton för militära ändamål. Med nästan 20 miljoner bruttoregisterton tillhörande den brittiska handelsflottan, 45 procent av hela världens tonnage, lyckades britterna ändå förse hemmafronten med varor, och den brittiska importen hade sjunkit med endast 12 procent i slutet av 1915. Staten kontrollerade även de fartyg som inte hade rekvirerats och såg till att allt tillgängligt tonnage användes ändamålsenligt.[119]

3.1 Fartygsvärnpliktens konsekvenser för rederierna

Den 10 juli 1914 fastställdes en lag om fartygsvärnplikt i det ryska riket som gav staten rätt att rekvirera fartyg med hemmahamn inom kejsardömets gränser. Enligt lagen räknades inte finska hamnar till dessa, och således kunde finskregistrerade fartyg till en början inte rekvireras. Eftersom fartygsvärnplikten till en början inte gällde finskregistrerade fartyg fastställdes det även att inga ryskregistrerade fartyg fick registreras i finska hamnar eftersom detta annars hade varit ett möjligt kryphål.

Den särställning finskregistrerade fartyg fick i och med lagen skulle inte vara länge. När kriget bröt ut tillsattes en kommitté som lydde under chefen för Östersjöflottan, bestående av ryska och finska tjänstemän. Kommittén, som genom sin placering gick under namnet Sveaborgs rekvisitionskommitté, skulle förse Östersjöflottan med finskregistrerade fartyg. Eftersom det inte fanns någon lag som tillät rekvisition av finländska fartyg är det oklart enligt vissa premisser kommittén arbetade och till vilken grad redarna var skyldiga att lyda. Gustaf Wrede, som var den finska senatens representant i kommittén, beskrev i sina memoarer inledningen på kriget och hur oklart allt verkade vara beträffande rekvisitionen av finländska fartyg.

> I Ryssland var denna sak ordnad genom en fartygsvärnepliktslag, men denna lag var ej tillämplig i Finland, varför det gällde att fastställa vissa grunder för förhyrning på frivillighetens väg av finska redares fartyg. Så hette det. Men i verkligheten blevo nog de flesta fartyg helt enkelt tagna.[120]

Då rekvisitionskommittén tillsattes vid krigsutbrottet kom den att bestå av tre ryska marinofficerare och tre finländska tjänstemän. Wrede framhöll i sina

---

[119] Michael B. Miller, 'Sea Transport and Supply', Ute Daniel, Peter Gatrell, Oliver Janz, Heather Jones, Jennifer Keene, Alan Kramer & Bill Nasson (eds.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War* (Berlin: Freie Universität Berlin 2016-08-24), https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/sea_transport_and_supply/2016-08-24, 2.1.2020.

[120] Gustaf Wrede, *Minnen* (Helsingfors 1940), s. 102.

memoarer att rekvireringarna skedde relativt smidigt tack vare att amiral Bruno Armfelt, finländare uppvuxen i Ryssland, var ordförande för kommittén. Han ansågs vara ryss i ryssarnas ögon men hade sett till att de finländska redarna inte utnyttjades.

Att Wrede beskriver grunderna för rekvisitionen av finländska fartyg som frivilliga är värt att ta fasta på. Han erkänner genast att det i praktiken ändå inte var frågan om en situation där redarna hade kunnat vägra. Som undersåtar till kejsaren var de finländska fartygsägarna underkastade chefen för Östersjöflottan, vilket framgår av de föreskrifter om rekvisition av finländska fartyg som utkom i mitten av augusti. Där framkom det att finska fartygsägare, på grund av att fartygsvärnplikten inte gällde för storfurstendömet, ”äro underkastade rekvisition på förfogande af befälhafvaren öfver östersjöflottan”.[121] Wrede framhöll att kommittén fastställde egna grunder för *förhyrningen* av de finländska fartygen. Till dessa grunder hörde troligtvis den bestämmelse om att finländska fartyg endast kunde rekvireras på finskt territorialvatten. Den bestämmelsen följdes till och med början av 1916 då det första finländska fartyget rekvirerades utanför Östersjön, vilken det blir orsak att återkomma till. Det framgår även av materialet att arrendets storlek var samma som fastställts i fartygsvärnplikten.

Beträffande bestämmelsen om rekvirering endast på finskt territorialvatten påpekade professor Otto Hjalmar Granfelt 1928 i en juridisk pamflett att chefen för Östersjöflottan i juli 1914 hade utfärdat en order om att även finländska medborgares egendom kunde användas för att tillgodose flottans behov. Ordern hade stöd av monarkens rätt att i nödsituationer inkräkta på lagarna men Granfelt menade att den under inga omständigheter kunde gälla fartyg utanför det område som Östersjöflottan kontrollerade.[122]

Fartygsvärnplikten kom, även om den inte direkt gällde storfurstendömet, att ha stor betydelse för redarna under den ersättningsprocess som efterföljde kriget. I värnpliktslagens fjärde paragraf tydliggjordes det att kejsardömet och storfurstendömet hade skilda fartygsregister, något som de finländska redarna kom att behöva framhålla i de rättegångsprocesser som följde kriget.[123] Rekvireringen av finländska fartyg utanför Östersjön försvarades med det avtal som ingicks av Storbritannien och Ryssland. Den ryska handelsflottan nämndes

---

[121] Föreskrifter angående rekvisition för flottans behof af finska medborgare tillhöriga i Storfurstendömet Finland hemmahörande fartyg, publicerat i *Hufvudstadsbladet*, 15.8.1914, undertecknat av chefen för befälhavarens över Östersjöflottans stab, konteramiral Kerber, och befälhavaren över Östersjöflottan, amiral von Essen.

[122] Otto Hjalmar Granfelt, ’De finska redarnas ersättningskrav mot brittiska regeringen’, särtryck ur *Tidskrift utgiven av Juridiska föreningen i Finland*, häft. 2, 1928, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[123] Utdrag ur fartygsvärnplikten, godkänd av riksrådet och riksduman 10.7.1914, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

men där sades ingenting om den finländska handelsflottan, som av finländarna ansågs vara åtskild från den ryska. Det finns orsak att återkomma även till detta avtal senare i avhandlingen.

Då Östersjöflottan meddelade vilken typ av fartyg som önskades och kommittén hittat ett motsvarande besiktades fartyget för att fastställa fartygets värde. Värdet låg som grund för det rekvisitionskontrakt mellan staten och redarna som fastställde den månatliga ersättningen till redarna. Fartygsvärnplikten fastställde de summor som skulle betalas i arrende till redarna. Under de åtta månaderna som fartygen trafikerade, den så kallade navigationsperioden, var summan större för att under vintermånaderna sänkas. I fallet *s/s Ariadne*, som låg i Helsingfors som lasarettsfartyg under hela kriget, var arrendet under navigationstiden 1.5.1914–1.12.1914 drygt 44 000 finska mark per månad för att därefter sjunka till drygt 30 000 finska mark per månad.

Innan arrendet slogs fast hade rekvireringskommittén gjort en grundlig utredning vilken redarna kunde påverka genom att ta fram uppgifter om fartygets och inventariernas värde samt besättningens löner. I *s/s Ariadnes* fall kunde man konstatera följande fakta om fartyget: det var byggt i Sverige och levererat i april 1914. Vikten var 1 426,98 nettoregisterton och lastförmågan 900 ton. Fartyget hade liggplatser för 284 passagerare medan den totala mängden passagerare som kunde tas ombord var 1 000. Enligt rederiet uppgick fartygets värde till 90 750 pund sterlingmynt[124] och inventariernas värde till 180 057 finska mark. Denna utredning lades som grund för uträkningen av det arrende ryska staten skulle betala redarna. I *s/s Ariadnes* fall var det troligtvis lättare att räkna ut fartygets värde då det var splitternytt, vilket också betydde att arrendet var högt i jämförelse med övriga, mer slitna fartyg. Förutom fartygets och inventariernas värde togs även besättningens löner i beaktande. Man räknade samman samtliga månadslöner och lade till ett tillägg på 50 procent av den totala summan eftersom det hade slagits fast i fartygsvärnpliktslagen att ett sådant tillägg skulle ingå. Den sammanlagda lönesumman före tillskottet var 4 491 finska mark varav 1 290 mark bestod av befälhavarens lön. Efter tillägget var summan som den ryska staten skulle betala i månaden för besättningen 6 736 mark.

Frågan om vem som var ersättningsskyldigt då fartyg på fri fart föll offer för krigshändelser föreföll oklar i krigets inledningsskede. Den ryska regeringen hade hösten 1914 godkänt att fartyg som trafikerade säkra sträckor, där risken för fientliga angrepp var mindre, skulle försäkras och ersättas av staten. Sträckorna mellan Finland och Sverige täcktes däremot inte av detta löfte, vilket upprörde FÅA som gjorde upp planer på att frakta brittiska varor som via Norge och Sverige kommit till Östersjön. I ett brev till Östersjöflottans chef lyfter FÅA

[124] Fartygets värde räknat i finska mark var omkring 2,4 miljoner 1914 och motsvarar omkring 9 miljoner euro 2020.

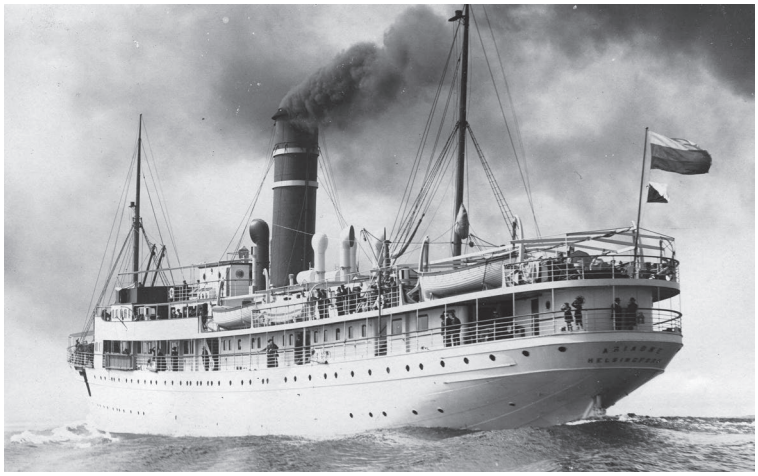


Bild 5 s/s Ariadne *under rysk flagg, troligtvis sommaren 1914 före världskriget bröt ut. Efter krigets utbrott låg fartyget förtöjt i Helsingfors fungerandes som lasarettsfartyg. Foto: Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi.*

upp problematiken, med hopp om att en förändring kunde ske. Rederiet skriver att rätten till försäkringar tillsvidare tyvärr hade ”inskränkts på sådant sätt, att densamma just utesluter de sträckor och vatten, hvilka kunna ifrågakomma i och för den planlagda trafiken, som beträffande sjösträckorna är afsedda att gälla”.[125] Den trafik som FÅA planerade att sysselsätta sina fartyg med kom att benämnas transitotrafiken och behandlas grundligare i AVSNITT 3.2.1 på s. 64.

Försäkrandet av fartyg fortsatte att engagera, och signaturen *A.S* skrev i november 1914 i tidningen *Hufvudstadsbladet* om de krigsförsäkringar som täckte kejsardömets fartyg men inte de finländska. En jämförelse gjordes till de neutrala stater som, trots risk för minor och kapning, fortsatte att utfärda krigsförsäkring. Skribenten påtalade den orättvisa som drabbade de finska redarna, då de tvingades hålla sina fartyg upplagda i brist på krigsförsäkring.[126] Under kriget skulle dock möjligheten till försäkringar för finska fartyg förbättras, och Lars Krogius skrev i tidskriften *Mercator* den 23 mars 1917 om de förbättrade försäkringsvillkor som uppnåtts med hjälp av Engelska Lloyd. En progressiv ”förhöjning af fartygsvärdena [hade] medgifvits och möjliggjort för redarna utfåendet af en riklig ersättning för förlorade fartyg”.[127]

---

[125] Brev från FÅA till chefen för Östersjöflottan, amiral von Essen, 7.11.1914, Hc:3, FÅA, SHIÅA.

[126] Hufvudstadsbladet, 27.11.1914.

[127] Mercator, 23.3.1917.

3.2 Rekvirerade och fria fartyg

De fartyg som undvek rekvisition, sänkning eller kapning var få till antalet och sannolikheten var stor att fartygen utsattes för något eller flera av dessa öden. Av de fartyg som rekvirerades av Storbritannien sänktes alla utom ett, *s/s Leda*, som återkom till Finland 1919. Vattnen kring de brittiska öarna var kraftigt minerade, och tyska ubåtar och ytfartyg utgjorde en klar risk för alla fartyg som flaggade allierat. Det var med andra ord inte så stor skillnad för tyskarna vem som hade rekvirerat fartyget eller om fartyget alls var rekvirerat. För tyskarna tillhörde fartygen fienden och skulle därmed sänkas, speciellt efter det av tyskarna inledda ubåtskriget som bidrog till USA:s inträde i kriget. Det som kunde ha betydelse för utfallet var att fartyg som rekvirerats möjligtvis gick på farligare rutter än vad som varit fallet om redarna själva hade haft kontroll över fartyget. Av de tio fartyg ur FÅA:s flotta som sänktes under kriget, befann sig åtta utanför Östersjön och sex av dem var rekvirerade. Detta vittnar om hur mycket säkrare det var för fartygen att trafikera Östersjön.

Av de fartyg som trafikerade Östersjön sänktes endast två, *s/s Wellamo* och *s/s Uleåborg*. Om det senare fartygets öde klargjorde FÅA i ett brev till kejsar Nikolaj II i april 1915. Brevet, som får ses som ett unikum då FÅA i övrigt inte korresponderade direkt till den ryska centralledningen, innehöll information om redarnas situation vid krigets början. Där berättas det om *s/s Uleåborgs* färd den 7 september 1914 då fartyget, ”medförande både passagerare och last, hunnit ett par timmars väg utanför Raumo, blef antastadt af ett tyskt örlogsfartyg. Som tillfångatog samtliga ombord å ’Uleåborg’ och därpå sköt fartyget i brand, hvarefter det sjönk och för alltid försvann i djupet”.[128] I brevet fortsatte FÅA med en önskan om att staten kunde ersätta rederiet för det förlorade fartyget:

> På grund af dessa omständigheter våga vi i djupaste underdånighet hänvända oss till Eder Kejserliga Majestät med underdånig anhållan att vi genom Eder Majestäts nådiga föranstaltande må snarast möjligt tillerkännas ersättning för vår lidna förlust antingen i form af penningegodtgörelse för den förlorade ångaren ”Uleåborg” eller och genom att till oss öfverlämnas något av de fientliga fartyg, företrädesvis sådant afsedt för passageraretrafik, som af den kejserliga marinen kvarhållits eller sekvesterasts.[129]

3.2.1 Transitotrafiken

Ett av de viktigaste argumenten för att hålla fartygen undan rekvisition var att hänvisa till transitotrafiken och Rysslands behov av denna. Genast då kriget bröt ut blev det viktigt för Ryssland att få krigsmateriel från sina allierade,

[128] Brev från FÅA till tsar Nikolaj II, 15.4.1915, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

[129] Brev från FÅA till tsar Nikolaj II, 15.4.1915, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

materiel som speciellt vintertid fraktades från England via Sverige till Finland och Ryssland. Efter att tre svenska fartyg i december 1914 gått på tyska minor utanför Raumo och Björneborg, och sjöfarten ansågs för riskabel kom allt större mängder varor att fraktas över Haparanda. I takt med att järnvägsförbindelserna förbättrades, och det tyska hotet kvarstod till havs utökades konstant mängden varor som fraktades landvägen.[130] De stora frakterna överlastade ändå järnvägen, och Lars Krogius använde således transitotrafiken som sitt främsta argument för att under kriget hindra ryska staten från att rekvirera FÅA:s fartyg.

Trafiken var viktig för Lars Krogius, såväl i hans roll som direktör för FÅA som för hans engagemang i speditionsfirman Lars Krogius & Co. Då trafiken över Sverige hade ansetts vara för riskabel på grund av Sveriges kontakt med Tyskland, stoppade Storbritannien i juni 1915 dessa transporter medan Ryssland införde exportförbud till Sverige. Firman Lars Krogius & Co. fick ansvaret som ombudsman för ett system som skulle garantera säkra leveranser utan risk för varuförluster till tyskarna. Efter att systemet satts i rullning kunde transitotrafiken återupptas, något som betydde mycket för både FÅA och Lars Krogius & Co.[131] Eftersom trafiken ansågs vara riskabel och svårgenomförd, kom den inte att höra till de viktigare lederna för Ryssland, även om Lars Krogius gärna framhöll att så var fallet.[132]

Under kriget var de ryska myndigheterna uppmärksamma på de nära kontakterna som finländska rederier och speditörer hade till Sverige. Militären misstänkte att finländare deltog i smugglingen av ryska varor till Sverige, som sedan skickades till Tyskland. Också firman Lars Krogius & Co. misstänktes för inblandning i denna smuggling. Det var problematiskt eftersom firman innehade ovannämnda ombudsmannaskap för organiserandet av den transitotrafik, som skulle säkerställa att inga varor hamnade i fel händer. Dessa anklagelser kunde ändå inte bevisas och därmed kunde inga åtgärder vidtas. Det var dock pinsamt för de ryska myndigheterna, Finlands senat och firman att nämnas i det sammanhanget.[133] Lars Krogius och hans bror Ernst Krogius var således spindlar i ett välspunnet nät som gav dem kontroll över den trafik som skedde mellan Storbritannien och Ryssland.

Första gången transitotrafiken nämndes i Lars Krogius korrespondens var då han i april 1915, i ett brev till chefen för Östersjöflottan, önskade återfå *s/s Capella* som legat i Riga sedan krigets utbrott. ”Då vi emotse behofvet af en

---

[130] Anett Forsén, ’Gränstrafiken mellan Torneå och Haparanda 1914–1917’, s. 65–79, Nils Erik Villstrand & Kasper Westerlund (red.), *Sjöfarten i krig – Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nr 35* (Åbo 2018), s. 76.

[131] Krogius & Österlund, s. 23–25.

[132] N. Nordman, *Peace Problems: Russia's Economics* (London 1919), s. 72–73.

[133] Ilja Solomeshch, ’De ryska specialorganen och den finska frågan 1914–1917’, s. 234–245, *Historisk tidskrift för Finland*, 76 (2/91).

utvidgad trafik instundande sommar, […] för att underlätta för den ansträngda järnvägen att tillgodose Kejsardömets behof af förbindelse med England via Skandinavien".[134]

Argumentet med Rysslands fördelar av de frigående fartygen förekom i flera liknande brev. *s/s Capella* befann sig inte på finskt territorialvatten och kunde inte rekvireras enligt lag. I det här fallet hänvisade inte FÅA till fartygsvärnpliktslagen för att frigöra fartyget, utan lobbade i mer smickrande toner sett ur ryskt perspektiv. Under kriget hade fraktpriserna stigit, och det var mer lönande för rederiet att ha fartygen i fri fart än att få de hyresintäkter som rekvisitionerna gav.[135] I de brev där transitotrafiken lyftes fram nämndes oftast ett eller flera fartyg som ansågs vara viktiga för denna trafik. De fartyg som nämns i breven var *Oihonna*, *Wellamo*, *Mira*, *Ariel*, *Arcturus*, *Polaris*, *Poseidon*, *Virgo* och *Astraea*. Flera av dessa fartyg undvek rekvisition, men det är svårt att uttala sig om lobbningen låg bakom.

Liksom jag visade i föregående avsnitt hade den av staten godkända krigsförsäkringen planerats så att den endast täckte vissa rutter. De farligaste rutterna mellan sydvästra Finland och Sverige godkändes inte, vilket försvårade det dagliga arbetet för FÅA. Detta problem försökte FÅA åtgärda genom att förklara för amiral von Essen att FÅA:s fartyg kunde användas för transitotrafiken, som under vinterhalvåret inte kunde skötas via Ishavet. De FÅA-fartyg som var isförstärkta och gick i fri fart kunde användas för detta ändamål, förutsatt att staten kunde försäkra dem mot krigsrisker.

I november 1915, i samband med att Ernst Krogius[136] korresponderade med guvernören i Nyland, förklarade han hur situationen såg ut med fartygen såväl i som utanför Östersjön. Han förklarade att *s/s Arcturus* inte kunde flyttas från Stockholm till Finland, på grund av risken för sänkning eller kapning. Krogius menade därför att enda möjligheten för att fartyget skulle flyttas från Stockholm, var att de ryska marinmyndigheterna skulle ta ansvar för ett scenario där fartyget skulle gå förlorat och ersätta rederiet för den stora förlust som fartygets försvinnande skulle innebära för rederiet.[137] I brevet påpekade Krogius upprepade gånger Rysslands fördelar av fartygens fria fart på Östersjön. Omkring fyra av de fartyg som i november 1915 låg upplagda i Sverige kunde komma till användning för transitotrafiken, enligt Krogius:

---

[134] Brev från FÅA till överbefälhavaren för Östersjöflottan, amiral von Essen, 14.4.1915, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

[135] Suviranta, s. 62–65.

[136] Ernst Krogius var bror till Lars Krogius och chef för Lars Krogius & Co. och Finska Lloyd som hade tätt samarbete med FÅA tack vare släktbanden. Han var suppleant i FÅA:s direktion åren 1916–1918 och ordinarie ledamot åren 1918–1920. Därefter satt han i förvaltningsrådet åren 1920–1953.

[137] Brev från Ernst Krogius till guvernören i Nylands län, 9.11.1915, Hc:3, FÅA, SHIÅA.

> Enär denna trafik torde blifva till otvivelaktigt gagn för Rysslands intressen, tillåta vi oss uttala den förhoppningen, att dessa fartygs begaganade [sic] för denna trafik icke må hindras genom något påbud om desammas öfverförande till finsk hamn, utan att båtarna må tillåtas kvarstanna i beredskap å svenska sidan för att vid behof börja trafiken därifrån.[138]

FÅA såg en fördel i att fartygen låg i svenska hamnar, eftersom de var säkrare i neutralt land utan risk för rekvisition, torpedering eller kapning. Fartygens stillastående bidrog ändå till ekonomiska förluster, då de inte fraktade någonting och därmed inte bidrog med intäkter för rederiet.

FÅA:s argument i korrespondensen under krigsåren tenderade att på ett eller annat sätt alltid återkomma till transitohandeln, och dess nytta för staten. I ett brev till generalguvernören, behandlande de nya passbestämmelserna,[139] lyfte FÅA upp svårigheterna för rederiet att hålla fartygen i trafik utan fullstor besättning. FÅA hävdade att passbestämmelserna, tillsammans med rekvireringen av fartygen, ledde till en ”otrolig brist på fartyg som för närvarande gör sig gällande ej blott för Rysslands egna transportbehof utan äfven för upprätthållandet af de med Ryssland allierade makternas sjöfart”.[140]

Genom att hänvisa till den hårt ansträngda järnvägen och den livliga trafiken över Bottniska viken, försökte FÅA få Handels- och industriexpeditionen i Finland att försvåra eventuella kommande rekvireringar av fartyg för militärt bruk. Rykten gav sommaren 1916 vid handen att flera rekvireringar var aktuella, och att flera av de fartyg som vid tillfället gick i transitotrafik var aktuella rekvireringsobjekt. FÅA bad således Handels- och industriexpeditionen om att vidta sådana åtgärder, att fartygen skulle befrias från rekvisition och ”lämnas disponibla för tillgodoseende af behofvet af transportmedel”.[141]

FÅA hade flyttat sina mest värdefulla fartyg till Bottenhavet, eftersom området ansågs vara mindre riskfyllt och ryska myndigheter hade utlovat krigsförsäkring för fartyg trafikerande där. Då *s/s Wellamo* som andra FÅA-fartyg i Östersjön att gå under på grund av krigshandlingar, den 29 augusti sänktes av en tysk ubåt mellan Sundsvall och Yxpila, medförde det en stor förlust för rederiet och dess decimerade Östersjöflotta. Sänkningen gav upphov till kritik rörande statens ringa skydd av de fartyg som deltog i transitotrafiken. FÅA menade att transitotrafiken nödvändigtvis måste upphöra om inte myndigheterna kunde garantera skyddade konvojer för trafiken till och från den svenska

---

[138] Brev från Ernst Krogius till guvernören i Nylands län, 9.11.1915, Hc:3, FÅA, SHIÅA.

[139] Det hade införts passbestämmelser som gjorde det svårare för finska män mellan 19 och 35 år att få pass.

[140] Brev från FÅA till generalguvernören i Finland, 31.3.1916, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

[141] Brev från FÅA till Handels- och industriexpeditionen i Kejserliga Senaten för Finland, 14.6.1916, Hc:1, FÅA, SHIÅA.

gränsen. FÅA kontaktade Kommunikationsexpeditionen i Finland med hopp om att de skulle nå myndigheter i kejsardömet, involverade i marina frågor, för att väcka deras medvetande om de rådande förhållandena.[142]

FÅA:s argumentering hade här förändrats från att tidigare hålla en positiv ton, till att nu vara av mer krävande karaktär. Överbefälhavaren för Östersjöflottan svarade att han fullständigt höll med Krogius i vikten av denna trafik mellan Sverige och Finland, men att flottan inte hade resurser att ordna konvojer för skydd och knappast skulle komma att ha det under våren 1917.[143]

FÅA argumenterade vidare för statlig hjälp i form av isbrytare, i brist på tillräckligt många isförstärkta fartyg. FÅA sade sig vara det enda finländska rederiet med isförstärkta fartyg som kunde trafikera på vintern. Två av rederiets isförstärkta fartyg, *s/s Ariel*[144] och *s/s Wellamo*, hade sjunkit och ett var rekvirerat av ryska jordbruksministeriet, vilket betydde att endast två fartyg återstod. FÅA framhöll, i ett brev till Handels- och industriexpeditionen i Finland i november 1916, att det skulle bli svårt att svara mot transportbehovet[145] under vintern, och att en stor del av det gods som låg i skandinaviska hamnar,[146] däribland livsmedel, riskerade förstöras under vintern om inga åtgärder vidtogs. FÅA föreslog att isbrytarna *Tarmo* och *Sampo* skulle användas som fraktfartyg tillsammans med FÅA:s isförstärkta fartyg, och att trafiken skulle gå mellan Mäntyluoto på den finska sidan och Sundsvall och Gävle på den svenska. Det var Lars Krogius förhoppning att man med isbrytarhjälp även kunde använda fartyg som inte var isförstärkta, förutsatt att vintern inte blev lika sträng som den varit året innan då *s/s Ariel* sjönk.[147]

---

[142] Brev från FÅA till Kommunikationsexpeditionen vid Finlands senat, 4.9.1916, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

[143] Brev från N. Grigiroff till Lars Krogius, brevet är en översättning och saknar därför datering men det är troligtvis skickat någon gång under hösten 1916, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

[144] Gick förlorat föregående vinter på grund av ispressning och var således det enda av FÅA:s fartyg som inte sjönk på grund av krigshandling.

[145] Enligt brevet bestod den för vintern anstående transporten från skandinaviska hamnar till Finland och kejsardömet av sådana mängder att järnvägen över Torneå endast skulle klara av en tredjedel och resten skulle fraktas sjövägen vilket var omöjligt under rådande omständigheter.

[146] Det fanns gods som väntade i Stockholm, Gävle, Sundsvall, Örnsköldsvik, Kristiania (Oslo), Bergen, Trondheim och Narvik.

[147] Brev från Lars Krogius till Handels- och industriexpeditionen i kejserliga senaten i Finland, 30.11.1916, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

> Undertecknad, som i min egenskap af chef för Finska Ångfartygs Aktiebolaget och ombud för Aktiebolaget Transito i Stockholm innehar ledningen af denna så viktiga trafik, har ansett det såsom sin skyldighet att till Handels- och industriexpeditionen framföra detta meddelande jämte förbindlig anhållan att detsamma skulle delgifvas de myndigheter, som hafva största intresset i fråga om den oafbrutna importen af viktiga förnödenheter till landet […].[148]

I brevet som citerats ovan går det att utläsa en oro från Lars Krogius sida beträffande den kommande vinterns eventuella skador på värdefulla varor, om inte tillräckligt stort tonnage kunde användas. Till skillnad från tidigare argumentering ställde han inga krav på konvojering eller återbördande av *s/s Poseidon*. Däremot använde han sig av nya kanaler, och kontaktade Storbritanniens konsul i Helsingfors med hopp om brittiska påtryckningar mot Ryssland för att undvika förstörelse av det gods som låg i skandinaviska hamnar.[149] Lars Krogius framhöll för chefen för Östersjöflottan, att den brittiska regeringens ombud var ”ytterst oroliga för att före seglationens afslutande hinna få de betydande kvantiteterna öfverförda”,[150] men det framkommer inte om britternas oro ledde någon vart eller om övriga påtryckningar genomfördes.

Respekten för isen var stor senhösten 1916, och Lars Krogius argumenterade för uppläggning av de fartyg som inte var isförstärkta. Vintern innan hade, som redan framgått, *s/s Ariel* förlist som en följd av packis, och Krogius uppmärksammade myndigheterna på vilka fartyg som ogärna skulle trafikera vintertid. I december 1916 vädjade han till chefen för Östersjöflottan, att de rekvirerade fartygen ”’Hektos’, ’Orion’, ’Tor’ och ’Wasa’, hvilka för närvarande torde vara sysselsatta på södra sidan af Finska Viken, samtliga äro mycket för svaga och olämpliga att röra sig i is, hvarför desamma till förekommande af skador borde så snart som möjligt få hemkomma till Helsingfors”.[151]

Lars Krogius främsta argument för att hålla flottan intakt, och samtidigt generera ett kassaflöde, var transitotrafiken. Både redarna och staten gynnades av trafiken och om Krogius siffror gällande varornas kvantitet och järnvägens utmaningar stämmer, var behovet av en utökad fartygstrafik mellan Finland och Sverige uppenbart.

---

[148] Brev från Lars Krogius till Handels- och industriexpeditionen i kejserliga senaten i Finland, 30.11.1916, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

[149] Brev från Lars Krogius till Storbritanniens konsul H. Montgomery Grove, 30.11.1916, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

[150] Brev från Lars Krogius till chefen för Östersjöflottan, amiral Adrian Ivanowitsch Njepenin, 23.12.1916, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

[151] Brev från Lars Krogius till chefen för Östersjöflottan, amiral Adrian Ivanowitsch Njepenin, 23.12.1916, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

3.2.2 Fartyg rekvirerade av Ryssland

Som framgick i avsnittet om fartygsvärnpliktens konsekvenser för redarna så betydde rekvireringen av ett finländskt fartyg att staten tillsammans med rederiet gjorde upp ett arrendekontrakt. Förutom minskade intäkter var statens rekvisition ingen katastrof för rederiet. Av statistiken att döma, se TABELL 1 på s. 71, var fartygen i Östersjön säkra. Ju längre kriget led kunde däremot rykten om tvångsförsäljning väcka oro hos de finländska redarna. De slog sig därför samman i en skrivelse för att lyfta fram den finska handelsflottans utmaningar om staten valde att tvångsinlösa en del av de fartyg som rekvirerats under kriget.

> Upprätthållandet af vårt lands sjöfart och utsikterna för dess höjande, hvartill annars såsom en följd af kriget kunde erbjudas de bästa chanser, komma att uteslutande blifva beroende däraf att vi må få behålla så många fartyg som möjligt.[152]

De arrenden som redarna erhöll motsvarade inte marknadsvärdet på fartygen, och rederierna tjänade bättre på de fartyg som gick i fri fart förutsatt att frakterna räckte till. Rederierna hade ändå små möjligheter att motsätta sig rekvireringarna, och de menade i den citerade skrivelsen att de under kriget hade gått med på förhållandena eftersom det hade varit lönlöst att försöka övertala den förra regeringen.[153] De menade att de inte hade ansett det vara rätt att ”motsätta sig rekvisitionen utan velat lojalt bära den uppoffring, som därigenom drabbat dem”.[154] Samtidigt vädjade man till det nya, fria Rysslands regering att inte tvångsinlösa de rekvirerade fartygen, eftersom rederierna skulle göra märkbara förluster. Eftersom rekvireringsprisen inte skulle vara i närheten av marknadsprisen på fartygen, skulle rederierna förlora pengar och få svårt att förnya sina flottor efter kriget. Skrivelsen ger ytterligare prov på hur redarna genom lobbning försökte behålla så många som möjligt av fartygen under egen kontroll. I TABELL 1 redovisas de som rekvirerades av ryska staten. Alla utom ett, *s/s Urania* befann sig i Östersjön. Det är värt att notera att inget av de rekvirerade fartygen i Östersjön sänktes av fiendemakt, då *s/s Tor* sattes på grund av ryssarna för att spärra Nuckö kanal. *s/s Uleåborg* och *s/s Wellamo*, som torpederades av tyskarna i Östersjön, var inte rekvirerade.

Av 25 fartyg i Östersjön rekvirerades 11 fartyg av ryska staten. Fartygen fick olika uppgifter som rekvirerade, beroende på flottans behov och fartygens kapacitet. Fraktfartygen användes för att frakta krigsmateriel och andra

---

[152] Hufvudstadsbladet, 12.6.1917.

[153] Vid sändandet av brevet hade februarirevolutionen ägt rum och Rysslands provisoriska regering styrde.

[154] Brev från ”en del ångbåtsrederier” till senaten, publicerat i Hufvudstadsbladet, 12.6.1917.

Namn	Fartygstyp	BRT	Rekvirerades	Återkom	Annat öde
Pollux	Fraktfartyg	1 283	3.8.1914	17.9.1914	
Virgo	Fraktfartyg	1 081	3.8.1914	17.9.1914	
Ariadne	Passagerarfartyg	2 497	4.8.1914	1918	
von Döbeln	Passagerarfartyg	669	18.8.1914	1918	
Hektos	Fraktfartyg	2 223	1915	1922	
Ceres	Fraktfartyg	995	17.7.1916	8.8.1916	
Capella	Fraktfartyg	1 102	18.7.1916	14.11.1916	
Polaris	Passagerarfartyg	2 018	1914		5.4.1915[1]
Orion	Fraktfartyg	1 066	Aug. 1914	1919	1917[1] *
Urania	Passagerarfartyg	1 936	7.4.1915		12.7.1915[2] †
Tor	Kustångare	333	16.7.1916		19.10.1917[3]
Poseidon	Fraktfartyg	841	1917	1918	

Tabell 1 *FÅA-fartyg rekvirerade av ryska staten 1914–1917.*
Källa: Helge Heikkinen, Tuntematon merimies*. Matti Pietikäinen & Bengt Sjöström,* The ships of our First Century.
Förtydliganden: [1] Tvångsförsålda till ryska staten. [2] Minsprängd. [3] Fartyget sattes på grund för att blockera Nuckö kanal, återkom till FÅA och såldes 1920. *Orion *köptes tillbaka av FÅA och ingick i rederiets flotta t.o.m. 1931.* † Urania *befann sig utanför Östersjön men rekvirerades ändå av ryska myndigheter.*

förnödenheter, medan passagerarfartygen användes för att frakta soldater eller för att vårda krigsinvalider. *s/s Ariadne* användes som lasarettsfartyg, och låg i Helsingfors under kriget.

Då FÅA våren 1917 planerade kommande frakter märktes tonnagebristen av. FÅA uppmärksammade den finska senaten på det stora behov av tonnage som fanns för sjötransport av pappersvaror till Petrograd och matvaror till Finland. FÅA hade tidigare riktat en önskan, om att frigöra tre av de rekvirerade fartygen för detta ändamål, till chefen för Östersjöflottan som bett rederiet rikta sig till Finlands senat. I brevet till senaten framkommer att trafiken låg i ”industrins och lifmedelsimportens gemensamma intresse”[155] och att *s/s Hektos*, *s/s Wasa* och *s/s Tor*, som man var intresserade av att frigöra, inte användes av Östersjöflottan. FÅA uttryckte en förståelse för statens rekvisitioner, men

[155] Brev från FÅA till Finlands senat, 4.4.1917, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

framhöll att stillastående rekvirerade fartyg på bättre sätt kunde användas för statens bästa.

Under sommaren uppstod nya utmaningar som föranledde nya skrivelser till Finlands senat. Kejsardömets och storfurstendömets skilda fartygsregister medförde att fartygsvärnplikten inte kunde appliceras direkt på den finska handelsflottan. Klausuler som fanns i fartygsvärnplikten gällde inte de finländska fartygen vilket FÅA ansåg vara orättvist.[156]

> Enär detta i främsta rummet komme att drabba undertecknade ångbåtsbolag, se vi oss nödsakade att i denna för oss bekymmersamma belägenhet vördsamt hänvända oss till Finlands Senat med anhållan om nödigt skyndsammast möjliga ingripande och för afvärjande af den orättvisa, som genom dylikt tillvägagående komme att begås gentemot enskilda bolag och den olycka, som däraf följde för den finska handelsflottan.[157]

I skrivelsen berörde FÅA:s redare för första gången värnpliktslagen och den finska handelsflottans juridiska särställning i det ryska imperiet. FÅA nämnde fyra fartyg[158] som tvångsförsålts åt ryska staten under kriget. Rederiet förklarade att de inte opponerat sig tidigare eftersom den förra regeringen, alltså den kejserliga regeringen, inte skulle ha tagit deras klagomål ad notam.

De rekvirerade fartygens marknadsvärden var mycket högre än deras rekvisitionsvärden. Som exempel kan nämnas *s/s Ariadne*, vars marknadsvärde var 6,5 miljoner mark[159] medan rekvisitionsvärdet var 2,2 miljoner mark. FÅA belyste de utmaningar som rederiet skulle ställas inför om ryska staten tvångsköpte fartyget, och lämnade en mellansumma på 4,3 miljoner mark för rederiet att täcka vid köp av motsvarande nytt tonnage. Den största oron som FÅA verkade hysa, och som blir tydlig i brevet var konsekvenserna för Finlands handelsflotta om staten tvångsköpte flera fartyg till priser långt under marknadsvärdet.

---

[156] I fartygsvärnplikten fanns en klausul som gav staten företräde att vid behov köpa rekvirerade fartyg.

[157] Brev från FÅA till Finlands senat, 7.6.1917, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

[158] De tre FÅA-fartyg som hade sålts var *s/s Polaris*, *s/s Bore II* och *s/s Orion*. *s/s Orion*, FÅA:s andra fartyg införskaffat 1884, hade rekvirerats av ryska staten i augusti 1914 och tvångsförsåldes i februari 1917 varefter fartyget döptes om till *OB*. När ryssarna lämnade Helsingfors våren 1918 lämnades fartyget kvar och FÅA återtog fartyget som var i rederiets tjänst till och med 1931. *s/s Polaris*, som hade köpts som nytt i mars 1899, var ett passagerarfartyg som rekvirerades 1914 och tvångsförsåldes i april 1915 för att aldrig återgå i FÅA:s ägo. I december 1941, liggande i Hongkong sänktes det efter en japansk attack. Det tredje fartyget, *s/s Bore II* ägdes av Ångfartygs Aktiebolaget Bore då kriget bröt ut. Efter att i ryska statens tjänst som rekvirerat fattat eld i Helsingfors 1915 förklarades det som förstört. FÅA ropade dock in fartyget på en auktion varpå det övergick i FÅA:s ägo och rustades upp bara för att tvångsförsäljas till ryska staten i februari 1916 för att inte längre återvända till rederiet.

[159] Summan skulle 2020 motsvara ca 7,8 miljoner euro.

Rederierna skulle inte ha tillräckligt med kapital för att investera i nytt tonnage. FÅA föreslog att det vettigaste, förutsatt att tvångsinlösningarna berodde på statens vilja att spara pengar, vore att staten återgav alla rekvirerade finska fartyg till dess ägare, eller köpte dem till marknadspris. FÅA lovade ställa fartyg till statens förfogande om behov skulle uppstå efter att fartygen återbördats till FÅA.[160]

3.2.3 Fartyg rekvirerade av Storbritannien

Eftersom Ryssland och Storbritannien var allierade, och den brittiska flottans behov av fartyg växte ju längre kriget led, dök möjligheten att rekvirera finska ångare upp. Fram till början av 1916 hade finländska fartyg endast rekvireras på finskt territorialvatten. Utanför Östersjön fick FÅA:s fartyg, förutom de två fartyg som sänktes av tyskarna hösten 1915, segla i fred de första åren av kriget medan rekvireringar även där blev aktuella i början av 1916.

De allierades handelsflottor klarade fram till slutet av att täcka transportbehoven på ett tillfredsställande sätt. Efterhand blev tonnagebristen ändå ohållbar, och behovet av allt tillgängligt tonnage medförde att även finskt tonnage rekvirerades. De allierades behov tog sig även uttryck i tvångsrekvirering av neutralt tonnage i brittiska och amerikanska hamnar mot slutet av kriget.[161] I det perspektivet var således inte rekvireringen av de finländska fartygen uppseendeväckande, medan det ur FÅA:s perspektiv i allra högsta grad var det.

Rekvireringarna försvarades med överenskommelsen mellan Storbritannien och Ryssland, som tillkommit för att råda bot på den tonnagebrist som uppstått till följd av kriget. Avtalet, benämnt ”Memorandum of Agreement between the Russian and British Governments as to the Necessary Procedure to be established in order to ensure Transport of Munitions to Russia”,[162] undertecknades 4 maj 1915. I överenskommelsen slogs det i paragraf fyra fast vilka fartyg som fick användas:

> On condition that the Russian Government undertakes that all suitable vessels of the Russian Volunteer Fleet will be employed solely for the purpose of transporting […] and further that all suitable vessels of the Russian Merchantile Marine […] will be requisitioned.[163]

Russian Volunteer Fleet, även kallad *Dobroflot*, var en statskontrollerad handelsflotta som skiljde sig från den övriga ryska handelsflottan. Ingenstans i

---

[160] Brev från FÅA till Finlands senat, 7.6.1917, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

[161] Miller (2012), s. 222.

[162] Överenskommelse mellan Storbritannien och Ryssland angående användning av fartyg för transport, 8:Z:3, UA, RA.

[163] Överenskommelse mellan Storbritannien och Ryssland angående användning av fartyg för transport, 8:Z:3, UA, RA.

överenskommelsen nämns den finska handelsflottan, vilket de finländska redarna kom att ta fasta på i deras försök att opponera sig. I överenskommelsens trettonde paragraf slogs det fast, att redarna skulle kontaktas för att uppgöra kontrakt om användningen av deras fartyg. Det blir skäl att återkomma till frågan om kontrakten mellan ryska staten och redarna i följande avsnitt.

Otto Hjalmar Granfelt berörde också denna överenskommelse i sin redan nämnda pamflett. Han konstaterade att tsaren nog hade rätt att underteckna internationella avtal som även gällde Finland, men att dessa avtal måste presenteras och godkännas av Finlands senat. Granfelt menade därför att överenskommelsen inte kunde gälla för finska medborgare. Han påpekade även avsaknaden av den finska handelsflottan i avtalet, som ett uppenbart bevis på att de finska fartygen inte omfattades av överenskommelsen.

I en sammanställning över de fordringar FÅA sedermera kom att ställa på ryska staten, framkommer FÅA:s syn på förfaringssätten i samband med rekvireringarna utanför Östersjön.

> Redan i februari 1916 inträdde emellertid en förändring i situationen, då Ryska Regeringen genom Rekvisitionskommissionen i Sveaborgs hamn förklarade ångaren 'TITANIA' [upplagd i Hull] beslagtagen för Ryska Regeringens räkning för att ställas till den Engelska Regeringens förfogande. Trots bolagets bemödanden att undgå denna fatalitet blev 'TITANIA' av de engelska amiralmyndigheterna disponerad och ombyggd till hjälpkryssare, därvid det icke ens tilläts rederiet att å densanna [sic] hålla eget befäl och besättning. Såsom längre fram påvisas blev 'TITANIA' sedermera torpederad den 28 mars 1918. […] Visserligen erkände regeringsmyndigheterna sig icke hava laglig rätt till dylik beslagtagning och erbjödo därför befraktningsformen under framhållande likväl, att därest bolaget icke antog sådan befraktning, hinder från Engelska Regeringens sida skulle komma att ställas emot fartygens vidare fria användning.[164]

Enligt FÅA hade myndigheterna medgivit att de inte hade lagen på sin sida, men att redarna trots allt gjorde enklast i att gå med på avtalet. En vägran kunde få följder som att de finska rederierna förvägras bunkerkol i brittiska hamnar. Fartygens fria användning kunde således från brittiskt håll begränsas genom att neka de finska fartygen att bunkra kol i hamnarna, vilket i sin tur skulle leda till att fartygen inte kunde lämna hamnarna. Detta hade betytt förluster vilket fått redarna att acceptera de villkor som ryska och brittiska staten ställde på dem.

De oklarheter, som ledde till en ovanligt lång ersättningsprocess mellan finska redare och brittiska staten, fick sin början i februari 1916. Syftet med avhandlingen är att studera den här ersättningsprocessen och de bakomliggande orsakerna till att processen blev så långvarig. Det är således på sin plats att

---

[164] Redogörelse över fordringar på Ryssland inskickade till Centralbyrån för anmälningar av fordringar på Ryssland, 30.8.1918, Hc:4, FÅA, SHIÅA.

Namn	Fartygstyp	BRT	Rekvirerades	Återkom	Annat öde
Titania	Passagerarfartyg	3 495	14.3.1916		28.3.1918[1]
Pallas	Fraktfartyg	1 210	1916		5.12.1916[2]
Leda	Fraktfartyg	1 282	10.1.1917	7.2.1919	
Algol	Fraktfartyg	2 221	5.2.1917		4.6.1917[3]
Hesperus	Fraktfartyg	2 231	1917		9.4.1917[3]
Sirius	Fraktfartyg	1 003	1918		29.6.1918[3]

Tabell 2 *FÅA-fartyg rekvirerade av brittiska staten 1916–1918.*
Källa: Helge Heikkinen, Tuntematon merimies. *Matti Pietikäinen & Bengt Sjöström,* The ships of our First Century.
Förtydliganden: [1] Minsprängd. [2] Fartyget sänktes (oklar orsak). [3] Torpederad.

här poängtera att den mest betydande orsaken till att ersättningsprocessen fördes mot brittiska staten, var att den började rekvirera finska fartyg med rysk tillåtelse.

Då kriget bröt ut befann sig 9 av FÅA:s 34 fartyg utanför Östersjön, och av dessa återkom endast ett då kriget var över. De sex fartygen listade i TABELL 2 rekvirerades av brittiska staten genom ryska staten, och endast *s/s Leda* återkom efter kriget. Utöver dessa rekvirerade fartyg fanns tre fartyg utanför Östersjön, vilka alla sjönk som resultat av krigshandling. *s/s Urania*, som rekvirerades av Ryssland gick på mina 12.7.1915 i Vita havet, *s/s Rhea* torpederades i Norra Atlanten 5.9.1915 och *s/s Leo* torpederades utanför Irlands kust 9.7.1915.[165]

s/s Titania var det första FÅA-fartyget som blev rekvirerat utanför Östersjön. Eftersom fartyget dessutom var det största i flottan, ledde rekvireringen till omfattande brevväxling beträffande rekvisitionens lagenlighet. *s/s Titania* var värdefullt och lades därför upp i Hull i samband med krigsutbrottet, för att minska risken för torpedering. Där låg fartyget ända tills brittiska militären i februari 1916 steg ombord för att informera besättningen om att staten skulle överta fartyget för militärens behov. Via rederiets agent i Hull, John Good & Sons Ltd., meddelades FÅA att fartyget skulle rekvireras, och att förhandlingar skulle föras i Petrograd ifråga om rekvirering av fartyget.

I mars 1916 hade FÅA:s redare insett att rekvisition av fartygen utanför Östersjön inte kunde undvikas, hur lagstridiga de än var, och att det enda som kunde göras var att på god fot med myndigheterna försöka minimera de potentiella förlusterna. Rederiet kontaktade därför chefen för Östersjöflottan, amiral

[165] Pietikäinen & Sjöström, s. 13–45.

Kanin, för att uttala sin förhoppning om att ryska staten istället för att rekvirera fartyget kunde chartra det. Genom chartring hoppades FÅA öka sina chanser att återfå *s/s Titania* vid kriget slut.

3.2.4 Lars Krogius kamp för kontrakt

Eftersom *s/s Titania* var isförstärkt var fartygets faktiska värde inte det enda redarna valde att poängtera i sina försök att undvika en rekvisition. Den finländska smörexporten hade varit störst till Storbritannien före kriget, och *s/s Titania* hade varit central i denna. Genom att nå de brittiska beslutsfattarna med argument som troligtvis övertygade dem mer än en enskild finsk redares ekonomi, hoppades man ha större framgång. I början av april 1916 skickade brittiska konsulatet i Helsingfors brev till Sir George Buchanan,[166] Storbritanniens ambassadör i Petrograd. I brevet hänvisades till *s/s Titanias* stora betydelse för smörexporten. Vidare sades två av FÅA:s fyra isförstärkta fartyg redan ha rekvirerats av ryska staten. FÅA försökte belysa den nytta brittiska staten skulle ha av fartyget efter kriget, om det nu kunde undvika krigets risker.[167]

FÅA fick hjälp i sin lobbning då det brittiska konsulatet i Helsingfors förde saken vidare till ambassaden i Petrograd. Också det brittiska finansministeriet engagerade sig och skickade i maj ett brev till Robert Cecil.[168] I brevet hänvisades till smörexportens betydelse för både Finland och de finska redarna. 1913 hade den finska smörexporten till Storbritannien bestått av 9 500 ton smör, över tre fjärdedelar av den totala finska smörexporten. Med dessa siffror i medvetande uttalades en önskan om att fartyget efter krigets slut omedelbart skulle återföras till ägarna, för att återuppta trafiken mellan Finland och Storbritannien.[169]

Trots försöken att undvika rekvirering stod beslutet fast. Lars Krogius övergick därmed från att försöka undvika rekvirering, till att underhandla med Östersjöflottans stab om ett charteravtal med britterna. För chartring av neutrala länders fartyg fanns en standardavgift på 30 shilling i månaden per bruttoregisterton, en summa som Krogius kom att kämpa för att få av den brittiska staten. I ett brev till rekvisitionskommittén på Sveaborg nämnde Krogius ett brev från ryska marinens huvudstab till Östersjöflottans stab, där det slagits fast

---

[166] Sir George Buchanan (1854–1924) var brittisk diplomat som mellan 1910 och 1917 var stationerad i S:t Petersburg/Petrograd. Innan dess hade han även varit stationerad i Berlin och Haag och efter Rysslandsvistelsen fungerade han som Storbritanniens ambassadör i Rom innan han dog 1924.

[167] Brev från brittiska konsulatet i Helsingfors till den brittiska ambassadören i S:t Petersburg, Sir George Buchanan, 8.4.1916, Hc:5, FÅA, SHIÅA.

[168] Robert Cecil fungerade åren 1915–1919 som understatssekreterare i utrikesministeriet. Efter det kom han att vara väldigt engagerad i NF, där han var en av grundarna.

[169] Brev från *The Board of Trade* till Robert Cecil, 20.5.1916, Hc:5, FÅA, SHIÅA.

att *s/s Titania* skulle betraktas som chartrad. Krogius tolkade detta som bevis nog för att han skulle få en avgift på 30 shilling, då det hörde till charterpraxis.

Det är möjligt att Krogius syftade på ett telegram från viceamiral Kerber till den Londonbaserade ryska regeringskommittén. I samma pamflett som Otto Hjalmar Granfelts text, publicerades även en text författad av den brittiska juristen A. J. Fyfe. Fyfe lyfte fram ett telegram som denna kommitté hade fått av viceamiral Kerber[170] 25 juni 1916 med uppmaning att upprätta befraktningsavtal med de finska redarna. Enligt Fyfe uppmanades kommittén att göra upp avtal enligt samma summa som neutrala staters fartygsägare erhöll vid charter, nämligen 30 shilling per bruttoregisterton per månad.[171]

Frågan om vem som egentligen rekvirerade de finska fartygen utanför Östersjön kom att vara den mest centrala under hela ersättningsprocessen. Orsaken till att det överhuvudtaget blev en ersättningsprocess bottnar i den oreda som rådde inom olika myndigheter åren 1916 och 1917. Lars Krogius ville påminna myndigheterna om att teckna avtal angående rekvireringar och arrenden. Det var oklart på vems ansvar det låg att sammanställa rekvisitionsdokumenten. Enligt britterna låg ansvaret på ryssarna medan redarna i Petrograd skickades vidare från myndighet till myndighet.[172] Krogius hävdade senare att han inte under kriget hade vetat om avtalet mellan Storbritannien och Ryssland, och att han således inte förstod de bakomliggande orsakerna till den uppkomna oredan.[173]

Krogius hänvisade till en nyligen inrättad rysk regeringskommitté, baserad i London, med uppdrag att sköta den här typen av ärenden. Regeringen i Petrograd tycks inte ha lyckats nå kommittén, och ingen ersättning kunde betalas till redarna innan ett ordentligt kontrakt upprättats. Krogius underströk betydelsen av kontrakten eftersom ett eventuellt haveri skulle försvåra upprättandet av kontrakt och möjligheten till ersättning. Han bad Charles Gee & Co., som var FÅA:s agent i London, att försöka få kontakt med kommittén i London.[174]

Den ryska regeringskommittén hade grundats i augusti 1914, som en kommission för rysk-engelska intressen, men omorganiserades till en regelrätt regeringskommitté 1915. Första ordförande var en person vid namn Rutkovskij, agent vid handels- och industriministeriet, men omorganiseringen ledde till förändringar i ledningen. Rutkovskij var efter omorganiseringen chef

---

[170] Viceamiral Kerber var personalchef för Östersjöflottan under kriget och nästhögst i rang efter amiral von Essen.

[171] A. J. Fyfe, 'De finska redarnas ersättningskrav mot brittiska regeringen', särtryck ur *Tidskrift utgiven av Juridiska föreningen i Finland*, häft. 2, 1928, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[172] Brev från Lars Krogius till rekvisitionskommittén, 17.6.1916, Hc:5, FÅA, SHIÅA.

[173] Krogius, *Short Summary of the Claim of the Finnish Government against the British Government on behalf of a number of Finnish Shipowners*, s. 3, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[174] Brev från Lars Krogius till Charles Gee & Co., 14.8.1916, Hc:5, FÅA, SHIÅA.

för finansfrågor, medan kommittén leddes av general Germonius. Efter omorganiseringen bestod kommittén av fem avdelningar: krigs-, havs-, finans-, handel och industri- samt kommunikation och transportavdelningen. Behovet av tonnage för transitotrafiken till Ryssland överensstämde inte med verkligheten. Transportbehovet uppgick år 1916 till 2,5 miljoner ton medan den ryska flottan endast klarade av 800 tusen ton. Samma år tecknade Ryssland och Storbritannien avtal om utökad användning av ryska handelsflottan för dessa transporter.[175] Därmed kom även finska handelsflottan att blandas in i denna trafik, oberoende av vad de finska redarna ansåg om de skilda fartygsregistren.

Krogius anade knappast själv hur rätt han skulle få, beträffande svårigheterna att få ersättning efter att fartygen sänkts. Den energi han efter kriget skulle komma att lägga ned på ärendet, verkar ha bottnat i de försök han under kriget gjorde för att bringa rätsida i den härva som hade uppstått. Att han inte skulle lyckas med detta visste han inte 1916, men han hade tillräckligt mycket insyn i den här världen för att inse att upprättandet av kontrakten var av oerhörd betydelse, varför han satsade allt för att ro dem i land.

Under hösten 1916 besökte Lars Krogius Petrograd för att på plats kontakta myndigheterna. Där skyllde man problemen på oklarheter kring vilken valuta hyrorna skulle betalas i, pund sterling eller i rubel. Samtidigt fick han veta att det var den ryska kommitténs i London ansvar att reda ut den här typen av problem och att fortsatta försök att få kontakt med kommittén var av största vikt. Lars Krogius gav samma höst Charles Gee & Co. fullmakt att förhandla med den ryska kommittén om upprättande av kontrakt för chartring av *s/s Titania* utgående från följande riktlinjer:

> 1st. The hire should not be less than 30/– per gross Register ton per month
>
> 2d. that the hire shall be counted from the 29th of February this year, when the boat was actually placed in the hands of the British Admiralty for account of the Russian Government.
>
> 3d. that the hire should be payable in London in Pounds Sterling and to your Firm for our account.
>
> 4th. that the respective Government shall overtake responsibility for complete sea- and war-risk for the steamer, the value of which shall, in case of total lost, be payable to us in London, in accordance with valuation at the time of lost by official London broker.

[175] L. S. Babitjev, 'Dejatel'nost'russkogo pravitel'stvennogo komiteta v Londone v gody pervoi mirovoj voiny (1914—1916)', s. 276–292, *Istoritjeskie zapiski*, 57, 1956.

> 5th. the steamer shall be maintained in a good condition during the whole time of the charter at the expense of the Charter, and that any alterations affected on her shall be completely restored, so as to redeliver the boat to us in exactly the same shape and condition, as she was taken over.[176]

I brevet listade Krogius fem punkter som riktlinjer för upprättandet av ett eventuellt kontrakt. Dessa punkter behandlade sådana grundläggande utgångspunkter som redarna lagligen såg sig vara berättigade till, och därmed ville ha med i ett eventuellt kontrakt. Att summan 30 shilling per månad och bruttoregisterton stod först är inte överraskande eftersom just den summan ständigt varit förekommande i diskussionen om ersättning. Summan skulle i *s/s Titanias* fall ge en månadshyra på £ 5 242,5, vilket var betydligt mer än det som rekvisitionskommittén erbjudit, nämligen £ 2 456,1 i månaden. Denna summa hade rekvisitionskommittén kommit fram till med stöd av fartygsvärnpliktslagen, och därmed är det föga troligt att man från ryskt håll skulle betala de begärda 30 shilling per månad och bruttoregisterton som Lars Krogius ansåg sig berättigad till.[177]

De övriga punkterna är något mindre kontroversiella eftersom de i större grad hörde till praxis vid rekvisitioner, men behövde ingå i det eventuella kontraktet för att redarna i efterhand skulle kunna kräva ersättning. Angående punkten om sjö- och krigsförsäkring meddelade rekvisitionskommitténs ordförande Armfelt i ett brev till FÅA i september, att den ryska staten lovade ansvara för de ifrågavarande försäkringarna.[178]

Brittiska staten ansåg sig inte vara ersättningsskyldig för de fartyg man använde utan ansåg att ansvaret låg på den ryska staten, något Krogius blev varse då han i oktober 1916 fick ett telegram av Charles Gee & Co. I telegrammet stod följande att läsa: ”British Admiralty state have absolutely nothing whatever to do with hire she is solely in hands of naval authorities Petrograd and everything regarding details charter payment hire will have to be agreed in Petrograd”.[179] Krogius tvingades alltså förlita sig på myndigheterna i Petrograd. Att myndigheterna där skulle underteckna kontrakt för de fartyg som befann sig utanför Östersjön, och användes av brittiska staten, var inte utopiskt då kontrakten för de rekvirerade fartygen i Östersjön dittills fungerat smärtfritt. Ryska myndigheter gick i slutet av 1916 med på det krav Krogius hade haft, gällande 30 shilling per ton och månad. Kontrakten skulle tecknas i Petrograd, och därmed kunde Lars Krogius helt och hållet rikta sin energi i ärendet till de ryska myndigheterna.

---

[176] Brev från Lars Krogius till Charles Gee & Co., 16.9.1916, Hc:5, FÅA, SHIÅA.

[177] Brev från rekvisitionskommittén till FÅA, 25.4.1916, Hc:5, FÅA, SHIÅA.

[178] Brev från rekvisitionskommittén till FÅA, 19.9.1916, Hc:5, FÅA, SHIÅA.

[179] Telegram från Charles Gee & Co. till FÅA, 15.10.1916, Hc:5, FÅA, SHIÅA.

> The Russian Government Committee wish us to inform you that the question of the conditions on which these Finnish steamers are being employed has been fully discussed here in the presence of the President of the Overseas Transport Committee, Petrograd, and the following information is now available.
>
> The rate of hire is 30/– per deadweight ton carrying capacity, excluding bunkers, per month, payable in Russia and Owners are to send their claims for hire to the Overseas Transport Committee at Petrograd. Charter Parties will be signed in Petrograd and the conditions of same will be similar to the ordinary forms of time charters, but the Russian Government are also covering War & Marine risks.[180]

Hade inte februarirevolutionen inträffat några månader senare, skulle det eventuellt ha funnits en reell chans för de finska redarna att fått sina kontrakt och den fordrade ersättningen. Under åren 1916–1920 skulle dylika *om* återkomma frekvent, och jag kommer längre fram i avhandlingen att återkomma till sådana kontrafaktiska exempel där redarna hade kunnat få ersättning och den långa ersättningstvisten hade uteblivit. I december 1916 levde dock Lars Krogius i tron att hans rederi skulle lyckas teckna kontrakt i Petrograd i en snar framtid.

Våren 1917 skedde politiska omvälvningar i Ryssland och tsaren abdikerade. FÅA hoppades att de politiska förändringarna skulle ha en positiv inverkan på rederiets möjligheter till ersättning. I april 1917 uttryckte sig Krogius ändå pessimistiskt beträffande möjligheterna till kontrakt. Hyran för *s/s Titania* hade fortfarande inte slagits fast, och det begärda arvodet på 30 shilling per månad och bruttoregisterton verkade förbli en önskan. Den summa som rekvisitionskommittén slagit fast var betydligt lägre. Efter att i över ett års tid ihärdigt försökt arbeta för 30 shilling per månad och bruttoregisterton, verkade det som om rederiet skulle få nöja sig med den flera tusen pund mindre månadshyran.

> Beträffande Titania. Det är mycket ledsamt att finna att denna fråga i själfva verket alls icke avancerat mot målet och jag börjar hysa stor fruktan för att vi icke skola nå detta utan nödgas åtnöja oss med den lägre ersättning, som på sin tid fixerades genom Rekvisitions Kommittén. Jag litar emellertid på att Ni bedrifver också denna sak med största skyndsamhet. Tyvärr ser det icke ut som de förändrade politiska förhållandena skulle verka synnerligen gynnsamt på ordningen för dyl. frågors lösning.[181]

Läget med *s/s Titania* var i juli 1917 oförändrat. Kontakten med den ryska kommittén i London verkade inte ge några som helst resultat eftersom kommittén, efter februarirevolutionen, inte kunde agera på egen hand utan order

[180] Brev från agenturen Gellatly, Hankey & Co. till Charles Gee & Co., 1.12.1916, Ea:5, FÅA, SHIÅA.

[181] Brev från Lars Krogius till Alexander Vladimirowitch Baumstein (arbetade troligen på någon myndighet i Petrograd), 16.4.1917, Hc:5, FÅA, SHIÅA.

från Petrograd. Agenturen berättade om en icke namngiven tjänsteman från Petrograd, som under sitt besök i London upplyst dem om det absurda i de krav som redarna ställde angående ersättning. Denna tjänsteman, som tillhörde den gamla regimen, ansåg att 30 shilling per månad och bruttoregisterton var löjligt mycket, och att de finska redarna borde nöja sig med det de blivit lovade samt vara tacksamma för att överhuvudtaget få någonting. Att han tillhört tsarregimen kan ha fungerat som antydan för att den gamla regimen aldrig hade haft för avsikt att gå redarna tillmötes på punkten om hyra för *s/s Titania*.[182]

I samband med februarirevolutionen skedde stora förändringar i Petrograd. Genom en omorganisering av de ryska myndigheterna, bildades en interdepartmental kommitté i april 1917 med ansvar för transport av krigsmateriel till Ryssland och fronten. Kommittén, vars medlemmar var både ryssar och deras allierade, svarade på en brittisk önskan om att överta en del av de funktioner som regeringskommittén i London tidigare haft.[183] Som verkställande organ för kommittén bildades *Glavzagran*, under ledning av general A. A. Michelson.[184] I september 1917 beslutade den interdepartmentala kommittén att ersätta de finska redarna medan Michelson i början av oktober gav order om utbetalning. Det blir aktuellt att återkomma till dessa beslut i AVSNITT 6.2 på s. 189.

De juridiska följderna av de brittiska rekvisitionerna kom att bli långvariga. De juridiska undersökningar, som sedermera kom att ligga som grund vid rättegångarna, tog fasta på frågan vem som egentligen hade rekvirerat de finska fartygen och vem som därmed var skyldig att ersätta de finska redarna. Som jag redogjort för i det här avsnittet, gick en stor del av den korrespondens som behandlade *s/s Titania* ut på att bringa klarhet i vem som skulle upprätta ett rekvisitionskontrakt. Det visade sig vara svårt, och något kontrakt upprättades aldrig för fartygsrekvisitionerna utanför Östersjön. Under processen skrevs ett stort antal brev till olika tjänstemän som hade inflytande eller kände folk med inflytande. För kontakten med den ryska kommittén i London stod Charles Gee & Co., medan Lars Krogius själv gjorde ett flertal resor till Petrograd för att bringa klarhet i problematiken.

Utgående från korrespondensen kan jag utläsa en stigande frustration hos Krogius över den tröga byråkrati som bromsade upp ärendet. Även om ärendet kunde ha retts ut redan under tsarregimen gjordes inget, och revolutionen förde med sig större oreda. Den frustration som Lars Krogius upplevde under dessa år verkar ha lagt grunden för de kommande årens kamp för rättvisa. Ofärdsåren i Finland var i starkt minne, och dessa ouppklarade kontrakt

---

[182] Brev från Charles Gee & Co. till FÅA, 9.7.1917, Hc:5, FÅA, SHIÅA.

[183] Babitjev.

[184] S. V. Fedulov, 'Formirovanije sistemy vojenno-technitjeskogo sotruditjestva i ee razvitie v novych polititjeskich usloviach v 1917—1920', 30/04/1917, History.milportal.ru.

kan kopplas till de orätter som det finska samhället överlag upplevde sig ha blivit offer för.

Under ett drygt år hände mycket i Petrograd som fick konsekvenser för redarnas ersättningskrav. Enligt den icke namngivna tjänsteman som Charles Gee & Co. varit i kontakt med, hade den gamla regimen aldrig godkänt de krav på ersättning redarna hade. Ändå informerade Charles Gee & Co. i december 1916, att ryska myndigheter gått med på kraven om 30 shilling per ton och månad. Februarirevolutionen medförde ytterligare oreda, men i oktober 1917 hade ändå ärendet avancerat så långt att ryska myndigheter beslutit ersätta de finska redarna för fartygen utanför Östersjön.

Vid ett möte i oktober 1917, informerades FÅA:s direktion att ryska myndigheter gått med på att ersätta rederiet för fartygen utanför Östersjön och att ersättningen skulle betalas i pund.

> Beträffande utsikterna att erhålla likvid för de förhyrda ångarna, meddela Verkställande Direktören, att från advokaten i Petrograd ingått underrättelse att han lyckats utverka medgifvande om utbetalning af hyrorna […]. Utanordning rörande betalning har uppgifvits föreligga äfvensom att betalning skulle ske uti engelsk valuta, hvarför advokaten nu endast väntade på kreditkansliets utgifvande af checker på London.[185]

Detta stämmer överens med de bevis som lades fram i samband med ärendets behandling i brittiska domstolar på 1930-talet, och som jag kommer att behandla i KAPITEL 6. Ryska myndigheter hade tagit beslut om att redarna skulle ersättas i engelsk valuta. Ryska staten ansåg således sig vara ersättningsskyldig för de fartyg som använts av brittiska staten.

De följande veckorna och dagarna i oktober och november 1917 skulle däremot ge upphov till den ersättningsprocess som studeras i den här avhandlingen. Trots att ryska myndigheter beslutat ersätta redarna, betalades någon ersättning aldrig ut. Orsaken till detta var en utebliven betalningsorder till den bank i London genom vilken den ryska staten skötte sina europeiska affärer. Kort efter att beslutet tagits att ersätta redarna, bröt oktoberrevolutionen ut och den oordning som uppstod inom den ryska statsapparaten bidrog till den uteblivna betalningsordern. Hade inte oktoberrevolutionen brutit ut, skulle de finska redarna troligen ha erhållit ersättning för de fartyg som brittiska staten använde under första världskriget. Det var således andra gången under år 1917 som redarnas chans till ersättning fick sig en törn, och jag återkommer i sammanfattningen av kapitlet till dessa kontrafaktiska resonemang.[186]

---

[185] Utdrag ur direktionsmötesprotokollet 23.10.1917, Hc:7, FÅA, SHIÅA. I FÅA:s arkiv saknas direktionens protokoll för åren 1917 och 1918.

[186] Oktoberrevolutionen inleddes 7 november 1917 enligt den gregorianska kalendern.

I flera brev poängteras den oförmåga till beslut som var rådande i Petrograd efter revolutionen. Eftersom en allmän oordning var rådande inom all statlig byråkrati är det förståeligt att enskilda handlingar, som dessa kontrakt, inte prioriterades. Kommittén i London, med uttalat uppdrag att sköta den här typen av ärenden, handlingsförlamades efter februarirevolutionen, och kunde därefter endast agera på order från Petrograd. Enligt Krogius hade tjänstemännen i Petrograd ingen erfarenhet av maritima spörsmål, och alla detaljer skulle diskuteras extremt grundligt. Krogius hade sina misstankar om att ärendet medvetet bromsades upp av myndigheterna. ”It became evident to the undersigned that the authorities who have the solution in their hands had received higher instructions not yet to come to a conclusion.”[187]

Han konstaterade att ärendet stampade på samma ställe som fyra veckor innan, och att han började bli pessimistisk huruvida FÅA överhuvudtaget skulle få någon ersättning. Han hade, ju längre kriget led, ansträngt sig hårdare för att upprätta kontrakt med de ryska myndigheterna, och britternas skyldighet att ersätta redarna nämndes inte längre.[188]

Krogius beskrev den 5 december 1917 de möten han medverkat vid i Petrograd som en enda lång väntan utan egentliga framsteg. Bolsjevikerna hade tagit makten, och Finlands senat hade förklarat landet självständigt dagen innan brevet skrevs. Lenins maktövertagande tillskrevs delaktighet i ärendets stagnation, medan Finlands självständighet inte nämndes fastän han befann sig i Helsingfors. Eftersom lantdagen ännu inte godkänt senatens självständighetsförklaring, ansågs kanske inte nyheten värd att nämna.[189]

Finlands självständighet och bolsjevikernas maktövertagande skulle i själva verket visa sig vara de främsta pådrivande faktorerna i uppkomsten av ersättningsprocessen. Krogius verkade vid tidpunkten förtvivlad, utan att ändå helt ha gett upp. Han såg som möjliga utvägar att acceptera ett erbjudande om att få tillbaka fartygen, i utbyte mot accepterande av lägre ersättning. Krogius sade sig ha kämpat utan att ge efter en tum i fråga om de avtal han ville ro i land, men att de dåliga förutsättningarna kunde tvinga honom att acceptera det erbjudande han fått. Han hoppades ändå fortsättningsvis få till stånd kontrakt, för att kunna binda de ryska myndigheterna vid de löften de kunde tänkas komma med.

---

[187] Brev från Lars Krogius till Charles Gee & Co., daterat den 5.7.1917, Official No.: C.519.M.218, 8:Z:3, Utrikesministeriets arkiv (UA), Riksarkivet (RA).

[188] Brev från Lars Krogius till Charles Gee & Co., daterat den 5.7.1917, Official No.: C.519.M.218, 8:Z:3, UA, RA.

[189] Brev från Lars Krogius till Charles Gee & Co., daterat den 5.12.1917, Official No.: C.519.M.218, 8:Z:3, UA, RA.

Krogius fortsatte i början av 1918 att framhålla Rysslands skuld till redarna och skrev till rederiets agent i London att ”Russian Government illegally forced Finnish Shipowners to place steamers to disposal of British Government”.[190]

Lars Krogius hävdade alltså från och med början av 1917, att ersättningen för de av britterna använda fartygen skulle betalas av den ryska regeringen. I oktober 1917 hade ryska myndigheter beslutat ersätta redarna för dessa fartyg, men inget hade skett på grund av oroligheterna i samband med oktoberrevolutionen. Krogius hållning i ärendet 1917, och i början av 1918 är av betydelse för det som hände under de kommande åren. Då ändrades hans uppfattning om vem som var skyldig rederiet ersättning. Detta skedde efter freden i Dorpat, och det är av betydelse för min fortsatta framställning att hålla detta faktum i minnet eftersom ersättningsprocessen är oerhört komplex och svår att följa annars.

Av de fartyg som användes av britterna fick FÅA ersättning för *s/s Titania* då fartyget varit befraktat av brittiska amiralitetet, ett undantag som berättigade till ersättning. Ett annat undantag, som britterna gick med på, var att ersätta fartyg som gått förlorade efter Finlands självständighetsförklaring, samt hyra för de fartyg som varit rekvirerade efter detta datum. Datumet för självständighetsförklaringen sattes till fjärde december. Av de sex FÅA-fartyg som rekvirerats utanför Östersjön återstod vid självständighetsförklaringen *s/s Titania*, *s/s Leda* och *s/s Sirius*. FÅA erhöll av brittiska staten ersättning för hyra av *s/s Leda*, *s/s Pallas* och *s/s Sirius*, medan rederiet ersattes för de sänkta fartygen *s/s Pallas*, *s/s Titania* och *s/s Sirius*.[191] Varför brittiska staten betalade ersättning för *s/s Pallas*, som sjönk innan Finlands självständighet, är oklart.

Brittiska marinministeriet betalade i juni 1919 250 000 pund[192] i ersättning för hyra och förlusten av *s/s Titania*.[193] Brittiska marinen ersatte i maj 1919 *s/s Sirius* med 22 500 pund.[194] FÅA erhöll tio gånger mer i ersättning för

---

[190] Brev från Lars Krogius till Charles Gee & Co., daterat den 12.2.1918, Official No.: C.519.M.218, 8:Z:3, UA, RA.

[191] Suviranta, s. 60.

[192] Summan växlades vid tidpunkten enligt kursen 54 mark. Enligt Suviranta (1958) växlades det enligt kursen 58 medan FÅA:s räkenskaper påstår 54 mark. Det är inte viktigt i sammanhanget att reda ut exakt enligt vilken kurs summan växlades men det är intressant att Suviranta menar att Finlands bank samma år växlade pund enligt kursen 134 mark och följande år enligt 180 mark. Då hade FÅA redan placerat sin erhållna ersättning, som enligt kursen 54 mark var 13,5 miljoner mark som 2020 hade motsvarat ca 5,4 miljoner euro. Finlands banks myntmuseums värdeomräknare använder sig av kursen 66 mark för ett pund 1919 även om värdet ändrade mycket från månad till månad, något som märks i noten nedan där kursen i maj var 40 mark.

[193] Memorial 1919, s. 45, Gg:17, FÅA, SHIÅA.

[194] Memorial 1919, s. 34, Gg:17, FÅA, SHIÅA. Summan växlades enligt kursen 40 mark och motsvarade vid tidpunkten således 900 000 finska mark. Detta skulle 2020 motsvara ca 360 000 euro.

s/s Titania eftersom fartyget var nästan fyra gånger större än *s/s Sirius*, och eftersom brittiska amiralitetet betalade ersättning för hyra för hela den tid som *s/s Titania* var rekvirerad. Ersättningen rörande *s/s Sirius* inskränkte sig till tiden efter Finlands självständighetsförklaring, samt ersättning för det förlorade fartyget.

Den kommande ersättningsprocessen kom således att gälla de fartyg som gått förlorade före den fjärde december 1917, samt hyra för den tid de rekvirerade fartygen användes före det. Eftersom *s/s Pallas* sänktes före Finlands självständighetsförklaring, men inte figurerar på de listor FÅA sammanställde inför ersättningsprocessen, verkar det som om även förlusten av *s/s Pallas* blev ersatt av britterna även om det inte syns i räkenskaperna för år 1919.

3.3 FÅA och finska inbördeskriget

Då Finlands senat den 4 december 1917 till lantdagen inkom med självständighetsförklaringen inleddes en orolig tid i landet. Rådsryssland deltog fortfarande i världskriget, och ryska soldater fanns kvar i Finland. FÅA och andra rederier fick inte genast alla sina fartyg tillbaka, och kom sedermera att kräva ersättning av Rådsryssland även för de under inbördeskriget kvarhållna fartygen.

Inbördeskriget anses av historiker vara den mest objektiva termen för det krig som under våren 1918 drabbade den nya nationen. Andra termer som använts för händelserna 1918 är frihetskrig och klasskrig, beroende på vilken sida man tillhörde. Även om båda sidorna kämpade för frihet kom de vita borgarna att använda sig av begreppet frihetskrig, medan de röda socialisterna i högre utsträckning använde sig av klasskrigsbegreppet. När man beskriver en viss grupps upplevelser av det skedda, blir det ibland oundvikligt att använda de begrepp som de aktörer man skildrar använde. I mitt fall kommer begreppet frihetskrig att användas i de fall jag citerar aktörerna, medan jag själv i min analys kommer att hålla mig till det mer objektiva begreppet inbördeskrig.

Lars Krogius och de övriga inom FÅA:s direktion hörde till den vita sidan i inbördeskriget, och deras åsikter var starkt färgade därav. Under inbördeskriget kapades ett antal FÅA-fartyg både av ryska socialistiska soldater på väg till Petrograd, och av finländska rödgardister. Dessa händelser bidrog naturligtvis till den bild av den röda sidan, som uttrycktes av Lars Krogius då han beskrev händelserna i FÅA:s 50-årshistorik 1933:

> Här är icke platsen för en skildring av det allmänna läget före frihetskrigets början. Här må blott erinras om, hurusom det under senhösten 1917 dag efter dag blev tydligt, att Finlands trygghet och självständighet måste försvaras i öppen strid. Då vid underhandlingarna med regeringens chef, senator Svinhufvud, det blev uppenbart, att det snabba hemförandet av jägarena från Tyskland ansågs vara en beslutad och nödvändig åtgärd, men då man fortfarande icke funnit någon praktisk utväg därför, gjordes å bolagets vägnar anbudet, att den i Stockholm upplagda 'Arcturus' skulle, såsom det enda lämpliga fartyget för transporten användas.[195]

Under första världskriget hade det redan dåliga förhållandet till makten i Petrograd lett till att allt fler unga män sökte sig till militärutbildningen i Tyskland, i hopp om att senare kunna frigöra Finland från kejsardömet. En stor del av den äldre generationen finska politiker var emot detta projekt, som senare skulle bli en del av den officiella framgångsberättelsen. Max Engman skriver träffande att en annan utgång av världskriget hade kunnat leda till att jägarna hade blivit en fotnot i historien.[196] Jägarnas relation till borgerskapet hade förändrats kraftigt under 1917, jämfört med hur det hade varit 1914–1915, och således såg Lars Krogius det som en självklarhet att hjälpa hem jägarna till kampen för frihet.

De FÅA-fartyg som kom att delta på den vita sidan i inbördeskriget, var *s/s Arcturus*, *s/s Virgo*, *s/s Mira*, *s/s Poseidon* och *s/s Castor*.[197] *s/s Arcturus* användes för transporten av de i Tyskland utbildade jägarna tillbaka till Finland. De övriga fartygen fraktade vapen från Tyskland medan *s/s Castor*, som väntade i Danzig på de övriga fartygens ankomst, lastades med kol och fungerade som koltransportångare. *s/s Virgo* och *s/s Mira* befann sig i januari 1918 i Mäntyluoto, där de uppehölls av ryska soldater som vägrade släppa fartygen ut ur hamnen. Fartygen var i behov av isbrytare, och statens alla isbrytare var fortfarande i ryska händer. Efter att ryssarna den 26 januari gått med på att skicka isbrytaren *Sampo* till Mäntyluoto, utfördes en manöver på order av Svinhufvud för att ta kontroll över isbrytaren. Sjöfartsstyrelsens representant, överste J. W. Lybeck, mötte isbrytaren på isen med en skriftlig order om att assistera de två ångarna samt den svenska ångaren *Heimdall* ut ur Mäntyluoto. De skulle därefter fortsätta över Bottniska viken till Gävle, för att på det sättet undkomma ryssarna.

---

[195] Andersson, Krogius & Ramsay, s. 52.

[196] Max Engman, *Språkfrågan – Finlandssvenskhetens uppkomst 1812–1922* (Helsingfors 2016), s. 338.

[197] *s/s Arcturus* hade som bekant legat i Stockholm hela kriget och på det sättet klarat sig oskadd. *s/s Mira* rekvirerades av den vita sidan 1.2–25.4.1918, medan *s/s Poseidon* också rekvirerades av den vita sidan. *s/s Virgo* var rekvirerad av ryska staten en kort tid i början av världskriget 1914 men hade gått fri under större delen av kriget. *s/s Castor* hade legat i tysk hamn vid krigsutbrottet 1914 och hade således klarat sig undan rekvireringar och krigsrisker. Finska staten återtog fartyget 13.2.1918.

Lars Krogius åkte själv tåg till Sverige, för att därifrån kunna leda fartygens rutter samt i samråd med den finska legationens chef, Georg A. Gripenberg, planera hur dessa fartyg bäst kunde användas. Vid Haukipudas stoppades tåget av rödgardister, och Krogius färd till Sverige fortsatte med häst och släde över Bottenhavets is till Haparanda, dit man anlände 26 timmar senare.[198]

Fartygen *s/s Virgo*, *s/s Mira* och *s/s Poseidon* avgick den 2 februari 1918 till Stettin i Tyskland för att frakta vapen. Med på *s/s Mira* och *s/s Poseidon* reste förutom vapen även 85 jägare. De gick med assistans av svenska fartyg från Tyskland till Landsort i Stockholms södra skärgård. Krogius beskrev i FÅA-historiken det hemlighetsmakeri kring fartygens rutter som förekom, som nödvändigt eftersom socialistiska tidningar var planerna på spåren. Det fanns en ständig oro för att ryssarna skulle försöka förstöra isbrytaren *Sampo*, som gjorde transporten från Sverige till Finland möjlig i de tjocka isar som låg på Bottenviken. FÅA-kaptenen Harry Rönngren placerade sig i den svenska ytterskärgården, för att personligen kunna informera fartygen om deras ruttbyten. Det sista fartyget i denna så kallade räddningsaktion att angöra Gävlebukten, där fartygen inväntade order om förflyttning till den finska sidan, var koltransportångaren *s/s Castor*.[199]

Krogius beskrev också den diskussion ombord på isbrytaren *Sampo*, där han själv, isbrytarens kapten, flera lotsar samt jägarnas befälhavare deltog då det skulle beslutas vilken hamn på den finska sidan som skulle bli destinationsort för den så viktiga transporten. Vasa blev slutligen vald till destinationsort, trots att den svårnavigerade Kvarken var besvärlig. Av de tre alternativen Vasa, Kaskö och Gamlakarleby ansågs ändå Vasa vara det bästa alternativet. *s/s Mira* och *s/s Virgo* anlöpte Vasa den 18 februari, medan *Sampo* genast återvände för att assistera de övriga fartygen. *s/s Castor* och *s/s Arcturus* avgick från Libau den 14 februari med 1 140 jägare ombord, för att ankomma till Gävle den 21 februari. Där flyttades de 100 jägare som hade rest med *Castor*, över till isbrytaren *Sampo*, för att med den åka över till Vasa. Svår packis gjorde att färden räckte länge. Den 25 februari var de framme i Vasa, och ”så var då jägarbataljonen lyckligt på fosterlandets jord, färdig att för dess räddning offra liv och blod”.[200]

Citatet visar tydligt hur Krogius 1933 såg på jägarnas betydelse för inbördeskrigets utgång. Femton år efter det skedda, med erfarenhet av hur kriget slutade, och mitt i den subjektiva minneskultur som rådde i Finland under 1930-talet, var det lätt för Krogius att summera händelserna 1918 på det sättet. Detta bör hållas i åtanke då man i efterhand läser skildringar som denna.

---

198 Andersson, Krogius & Ramsay, s. 49–75.

199 Andersson, Krogius & Ramsay, s. 49–75.

200 Andersson, Krogius & Ramsay, s. 68.

De flesta av handelsflottans fartyg hade under första världskriget använts för transporter av olika slag. Andra sätt att använda de rekvirerade fartygen var att använda dem i direkt krigföring, som i fallet med den lilla kustångaren *s/s Tor*, som ryssarna lade på grund i en smal kanal norr om Haapsalu i Estland för att försvåra tyskarnas intagning av Ösel. *s/s Tor* var en liten kustångare på 333 bruttoregisterton, som inte lämpade sig för stora frakter och fick därmed agera spärr. Fartyget bärgades och bogserades till Helsingfors, men såldes efter kriget i skadat skick. Vissa fartyg blev två gånger offer för rekvireringar och kapningar, då inbördeskriget i Finland medförde behov för de två sidorna att använda sig av fartyg. Fraktfartyget *s/s Hektos* kapades av det röda gardet i april 1918 för transport österut, nådde Petrograd och övergick därmed i den ryska statens ägo, men kunde återfås 1922 som ett resultat av fredsförhandlingarna i Dorpat 1920.

Fartygen *s/s Vesta* och *s/s Lyra* utsattes för skadegörelse, och deras reparationskostnader, bärgningskostnader samt besättningens löner uppskattades till en total summa om 241 600 mark och 133 153 svenska kronor.[201] Ur befälhavarens på *s/s Vesta* sjöprotest framgår det att rödgardisterna fört med sig eller förstört det mesta av inventarierna, och att navigationsinstrumenten var förstörda.[202] I förteckningen över de stulna och förstörda inventarierna nämndes bland annat 18 raketbomber och 52 handdukar, medan mycket av inredningen såsom speglar, lampor och navigationsinstrument förstördes. Till ovanligheterna bland de stulna föremålen hörde en lutfiskgaffel av ben.[203]

s/s Aegir kapades av rödgardister den 7 april 1918, och befälhavaren H. F. Holmberg med besättning lämnade fartyget. Redan den 11 april gick fartyget på grund utanför Porkala, och rödgardisterna tog med sig bland annat strålkastare, navigeringsutrustning, sjökort samt en del serviser och linnekläder.[204] I sitt brev till landshövdingen i Nyland, tangerade Lars Krogius *s/s Aegirs* öde, och nämnde att fartyget använts för transporter mellan Helsingfors och fästningen Makilo[205] innan det gick på grund. Ur brevutkastet framgår inte hur stor summa rederiet fordrade i ersättning för de skador som fartyget lidit, men ur besiktningsprotokollet framgår att reparation och iståndsättande i sjömässigt

---

[201] Sammanställning över ersättningsanspråk från finska staten för under inbördeskriget skedda skador på FÅA:s fartyg, från FÅA till Värderingskommissionen i Björneborg, 25.10.1918, Hc:3, FÅA, SHIÅA. Den sammanlagda summan skulle i 2020 års pengavärde uppgå till dryga 200 000 euro.

[202] Sjöprotest till Notarius Publicus i Björneborg, inlämnat av befälhavaren Carl J. Blyh den 18.5.1918, Hc:3, FÅA, SHIÅA.

[203] Förteckning öfver af de röda ombord å S/S Westa stulna och söndrade inventarier, bifogad till den sjöprotest som kapten Blyh lämnade in den 18.5.1918, Hc:3, FÅA, SHIÅA.

[204] Utdrag ur Notarii Publici i Helsingfors stad protestprotokoll inlämnat av sjökapten H. F. Holmberg, 27.4.1918, Hc:3, FÅA, SHIÅA.

[205] Fästning i Porkalas ytterskärgård som på finska heter Mäkiluoto.

skick skulle kosta omkring 640 000 mark.[206] *s/s Aegir* tillhörde inte FÅA:s flotta ännu 1918, då det ingick Helsingfors Ångfartygs Aktiebolags flotta. FÅA hade däremot redan 1916 köpt aktiemajoriteten i rederiet, som slutligen fusionerades med FÅA 1920, och som förklarar Lars Krogius intresse av ersättning för fartyget. De skador som röda gardet åsamkat FÅA-fartyg under inbördeskriget skulle komma att införlivas i FÅA:s fordran på Rådsryssland.

3.4 Den ekonomiska uppgörelsen med Rådsryssland

Efter att Finland blivit självständigt, och bolsjevikerna tagit makten i det som vid den här tiden kallades för Rådsryssland (Sovjetunionen från och med 1922), blev det aktuellt med ett separat fredsavtal mellan Finland och Rådsryssland. Inför dessa fredsförhandlingar, som ägde rum i Dorpat (Tartu) från den 12 juni till den 14 oktober 1920, organiserade sig de företag och privatpersoner som hade fordringar på Rådsryssland, och som såg sin chans att få ersättning i och med de kommande fredsförhandlingarna. Mikael Korhonen har i sin doktorsavhandling *Finlands ryska fordringar: Ekonomisk uppgörelse med Ryssland efter 1917 – Privata ersättningsfrågor i ett jämförande internationellt sammanhang* förtjänstfullt studerat de organisationer som samlade fordringsägarna, för att vid fredsförhandlingarna lättare få en överblick över vem som krävde vad.[207]

De finländska redarnas fordringar på Rådsryssland var en del av en mycket större ersättningsfordran gentemot det blivande Sovjetunionen, som inte endast berörde de arvtagarstater som i och med revolutionen i Ryssland blivit självständiga. Även Storbritannien och Frankrike hade fordringar på Ryssland som skulle komma att spela en avgörande roll i de efterkrigstida uppgörelserna i Europa. Bolsjevikernas maktövertagande i Ryssland skapade en oro bland utländska investerare, som under tsartiden gjort stora investeringar för att i och med revolutionen förlora allt. Förhoppningarna var, på samma sätt som hos de finländska redarna, stora gällande en uppgörelse så fort läget lugnat sig i Rådsryssland, och alla fordringsägare sammanställt sina fordringar. En efter en blev de, såväl de nya arvtagarstaterna som stormakterna, ändå varse bolsjevikernas ovilja att överhuvudtaget befatta sig med den gamla tsarregimens utländska lån, skulder och ekonomiska förbindelser. Denna ovilja kom att leda till en ersättningsfråga, som i flera repriser fick aktualitet såväl i Finland som utomlands.[208]

---

[206] Besiktningsprotokoll uppgjort av Magistratsledamot och politierådman Överstel. Alex von Knorring, 27.4.1918, Hc:3, FÅA, SHIÅA. Summan skulle i 2020 års värde motsvara 225 000 euro.

[207] Korhonen (1998).

[208] Korhonen (1994).

Tre privata och tre statliga organisationer[209] arbetade för att återbörda det finländare förlorat i och med att Finland och Ryssland gick skilda vägar. Under lång tid hade finska företag haft verksamhet i det ryska kejsardömet, och många finländare var bosatta inte minst i huvudstaden Petersburg, som under krigstiden bytt namn till det mer ryskklingande Petrograd. Då inbördeskriget tagit slut i Finland inleddes på statligt initiativ en undersökning över vilka tillgångar som blivit kvar i Ryssland. I den av Helsingfors handelskammare uppsatta kommissionen, satt näringslivets toppar och rederierna representerades av kommerserådet Victor Ek med Ernst Krogius som suppleant. Kommissionens sammanställning presenterades i november 1918, och innehöll över 1 156 fordringsägare med fordringar på 622,8 miljoner mark.[210]

3.4.1 Sammanställning av fordringar

> I stöd av anordning, som av Finlands Regering vidtagits för utkräfvande av privata finska firmors och bolags fordringar hos Ryska Regeringen får undertecknadt ångbåtsbolag härmed hos Centralbyrån enligt bifogade anmälningsblanketter tillkännagifva och anmäla våra fordringar.[211]

De citerade orden inledde en process som skulle komma att bli mycket längre än någon kunde ana. Året 1918 var på många sätt ett turbulent år, såväl i Finland som i det kaotiska Ryssland. I FÅA:s arkiv saknas protokollen för direktionens möten, vilket gör det mer utmanande att studera hur redarna förhöll sig till möjligheterna att nå ersättning. Som Mikael Korhonen visar i sin studie, fanns ändå en stor oro bland de finländare som hade investeringar i Ryssland. Industrier med fast egendom i Ryssland led av de oroligheter som bolsjevikernas nationaliseringar[212] bidrog till. Bland annat pappers-, trä- och metallindustrin drabbades av ovannämnda problem. Många av företagen hade gjort betydande investeringar i det kejserliga Ryssland, och fått ett rejält uppsving tack vare kriget och handeln österut.[213]

---

[209] Till de privata organisationerna hörde *Finska kommittén i Moskva* (grundad 16.11.1917), *Finska temporära ekonomiska kommittén i Petrograd* (september 1918) och *Från Ryssland flyktade finländares förening* (5.4.1919). De statliga organisationerna var *Centralbyrån för fordringar på Ryssland* (5.6.1919), *Finlands ryska utredningskommission* (29.1.1920) och *Granskningsnämnden för fordringar på Ryssland* (31.5.1920).

[210] Korhonen (1998), s. 42–58. Summan skulle i 2020 års penningvärde uppgå till 219,2 miljoner euro.

[211] Fordringsblankett från FÅA till Centralbyrån för anmälningar af fordringar på Ryssland, 30.8.1918, Hc:4, FÅA, SHIÅA.

[212] Den 8 november 1917 förklarade bolsjevikerna all privat jordegendom avskaffad och överförd till folket. Den 8 februari 1918 fullbordades övertagandet genom lagen om socialiseringar. Korhonen (1998), s. 22.

[213] Korhonen (1998), s. 42–159.

Även rederierna hade levt på trafiken österut, men till skillnad från andra näringar hade inte trafiken österut lett till ett uppsving utan främst fungerat som bark i brödet på grund av tyskarnas spärr av Östersjön. Som jag visat i AVSNITT 3.2 på s. 64 gjorde Lars Krogius allt som stod i hans makt för att behålla fartygen i trafik så långt det var möjligt. Rederiernas och de övriga näringsidkarnas upplevelser av kriget gick således i viss mån isär. De fann däremot varandra efter kriget då det blev dags att kräva ersättning av tsarregimens arvingar, och företagen samlade information om sina förluster för att förbereda fordran på Ryssland.

Innan FÅA var redo att lämna in sina fordringar till Centralbyrån var man tvungna att göra en utvärdering av de kostnader ryska staten åsamkat rederiet under kriget. I den anmälningsblankett som citerats ovan klarlade FÅA att fordringen var uppdelad i nio kategorier.[214] Den första gruppen var baserad på hyror och kunde räknas ut relativt enkelt, genom att räkna ut hur lång tid som passerat sedan senaste betalda hyra för fartyget som varit rekvirerat. Fordringarna hemmahörande i denna grupp var räknade i pund sterling, och uppgick till 196 666,2 pund.[215] I anmälningsblanketten gavs noggrannare specificeringar rörande fordringarna för varje grupp.

FÅA redogjorde i den första gruppen för de utanför Östersjön rekvirerade fartygen och hävdade, liksom jag redan tidigare synliggjort, att ryska myndigheter 1917 godkände de villkor Krogius haft. Villkoren innefattade, förutom 30 shilling per månad och bruttoregisterton, även löfte om regeringens fulla ansvar för sjö- och krigsrisk, samt ersättning för eventuell förlust.

Trots dessa utlovade villkor undertecknades aldrig kontrakt mellan rederiet och staten, vilket försvårade FÅA:s bevisföring. FÅA hävdade fortsättningsvis att ryska staten var ansvarig för de fartyg som rekvirerats utanför Östersjön, men framhöll att ersättning för de fartyg som varit rekvirerade och sjunkit efter Finlands självständighetsförklaring skulle betalas av Storbritannien: ”Likväl anse vi Engelska Regeringen jämsides med den Ryska ansvarig, åtminstone från den 4 december 1917 framåt”.[216] Eftersom Finland i och med självständigheten

---

[214] Grupp 1: *Obetalda eller resterande hyror för utom Östersjön rekvirerade fartyg*, Grupp 2: *Ersättning för utom Östersjön förlorade fartyg*, Grupp 3: *Diverse andra fordringar för fartygen utom Östersjön enligt bilaga*, Grupp 4: *Resterande hyror för inom Östersjön rekvirerade fartyg, pråmar och upplagsplatser*, Grupp 5: *Ersättning för inom Östersjön förlorat fartyg*, Grupp 6: *Reparationskostnader för fartyg, använda under rekvisition inom Östersjön*, Grupp 7: *Resterande, men av rederiet förskotterade avlöningar till fartygens befäl och besättningar för fartyg inom Östersjön*, Grupp 8: *Ersättningsfordran för i Ryssland kvarhållna rekvirerade fartyg* och slutligen Grupp 9: *Fordran på återförsäljning med gottgörelse av kostnad för återställande i tidigare bestånd eller gottgörelse av värdeskillnad för tvångköpta fartyg*.

[215] Summan motsvarade 1918 7 749 000 finska mark vilket 2020 skulle motsvara 2 727 000 euro.

[216] Fordringsblankett från FÅA till Centralbyrån för anmälningar af fordringar på Ryssland, 30.8.1918, Hc:4, FÅA, SHIÅA.

inte längre var allierat med Storbritannien, ansågs inte överenskommelser mellan Tsarryssland och Storbritannien gälla efter det datumet.

Samma datum användes som gräns i följande grupp, där man samlat de fartyg som gått förlorade utanför Östersjön. Denna grupps värde hade beräknats till 12 672 000 kronor.[217] Orsaken till att ersättningsfordran uppställdes i svensk valuta var att de förlorade fartygen hade värderats enligt svenska värden, och eftersom det var mest troligt att FÅA efter kriget skulle kunna köpa nya fartyg från just Sverige. Valutakurserna fluktuerade kraftigt vid den här tiden, och FÅA ville ha betalt i kronor för att lättare kunna införskaffa de nya, ersättande fartygen. De fartyg som denna grupp innefattade var *s/s Titania*, *s/s Hesperus*, *s/s Algol* och *s/s Sirius*. FÅA hänvisade till avsaknaden av något befraktningskontrakt, varför man tagit sig friheten att värdera de förlorade fartygen enligt läget på den skandinaviska marknaden.

Vidare hänvisas till en rysk lag från den 24 oktober 1916, där Ryssland förbundit sig att gottgöra redaren ifall ett rekvirerat eller tvångsförsålt fartyg förolyckats med en mellanskillnad som skulle göra det möjligt för redaren att ersätta det förlorade fartyget med ett nytt. I samma stycke lyfte FÅA upp sin viktiga roll för Finlands sjöfart, och betonade: ”Ett återuppbyggande av bolagets flotta är därför en för hela landet ytterst viktig fråga, och endast genom utfående av riklig och tildsförhållandena [sic] motsvarande ersättning för de förlorade fartygen kan ett återuppbyggande efter krigets slut möjliggöras”.[218]

De här orden är intressanta i förhållande till avhandlingens frågeställning och syfte. I en mening sammanfattade FÅA en ståndpunkt, som kan anses fungera som grund för ersättningsanspråkens första fas, där redarna främst kom att argumentera ur ett ekonomiskt perspektiv. Den citerade meningen är första gången som FÅA argumenterade för ett behov av ersättning. Att rederiet hade förlorat ungefär halva flottan var utmanande, och trots att FÅA under 1920-talets första hälft kunde återställa flottan till dess förkrigstida storlek, hade ersättningarna haft en avgörande roll. FÅA hade kunnat modernisera flottan snabbare om man skulle ha fått ersättning. FÅA:s betydelse för hela landets utveckling nämndes för att visa att ersättningen inte endast skulle gynna rederiet. Jag kommer att fortsätta analysen i slutet av kapitlet.

I den tredje gruppen, som behandlade diverse andra fordringar för fartyg utanför Östersjön, redovisade FÅA fordringar till en summa av 146 313 mark.[219] Dessa bestod av driftskostnader i form av smörjoljor och vatten till pannorna. I den fjärde gruppen övergick fordringsblanketten till att handla om resterande

---

[217] Summan motsvarade 33 260 000 mark 1918 vilket 2020 skulle motsvara 11 700 000 euro.

[218] Fordringsblankett från FÅA till Centralbyrån för anmälningar af fordringar på Ryssland, 30.8.1918, Hc:4, FÅA, SHIÅA.

[219] Summan skulle 2020 motsvara 51 490 euro.

hyror för fartygen i Östersjön. Här behandlades fartygsvärnplikten eftersom den, tillsammans med den för Storfurstendömet Finland speciella förordningen, hade stor betydelse för ersättningsprocessen. FÅA framhöll att hyrorna för de fartyg som rekvirerats i Östersjön till stora delar hade betalats av ryska staten, och att de fordringar som var kopplade till dem till största delen gällde fartygens användning under tiden efter Finlands självständighet. Ryska regeringen hade, i enlighet med de bestämmelser som upprättats vid krigsutbrottet, skött betalningen av hyror för rekvirerade fartyg vilket framgår ur följande citat.

> Hyrorna och de avtalade specialfrakterna hava av Ryska Regeringen med några undantag regelrätt inbetalats till oss intill den 15 december 1917, men då de rekvirerade fartygen även efter sagda tid och under hela den röda revolutionsperioden förblevo i ryssarnas händer […] anse vi oss berättigade att fordra hyra till den dag, då genom Helsingfors befrielse fartygen härstädes övergåvos av ryssarna, samt för de fartyg, som förts till Ryssland, intill den dag, då dessa framdeles kunna komma att till oss återställas. Sistnämnda anspråk gäller särskilt vår ångare 'Hectos', som fortfarande kvarhålles i Petersburg.[220]

Den fjärde gruppens andel av fordringarna, bestod av 262 210 mark.[221] Även om redarna många gånger klagat på att de rekvirerade fartygen bringade förluster för företaget, sköttes ändå betalningarna rätt så klanderfritt. Fartygen utanför Östersjön och rekvireringen av dem hade alltså redan från början en central roll, och bidrog till de största frågetecknen eftersom inga kontrakt hade upprättats.

Den femte gruppen bestod av fordringar rörande fartyg som gått förlorade i Östersjön. Det enda fartyg som i rekvirerat tillstånd förolyckades på grund av krigshandling i Östersjön, var *s/s Tor* som sattes på grund av ryssarna i Nuckö kanal vid Ösel den 19 oktober 1917 för att stänga kanalen för tyskarna. Hade det inträffade hänt tidigare under kriget hade ersättning troligen redan utbetalats. Då händelsen inträffade så nära inpå oktoberrevolutionen, fanns det knappast någon tjänsteman i Petrograd kvar som fortfarande bevakade den här typen av händelser. Den summa som FÅA fordrade av ryska staten för det inträffade var 866 797 mark,[222] som enligt blanketten baserade sig på vid tiden gällande marknadspris.

Den sjätte gruppen behandlade reparationsskador för fartyg använda i Östersjön till ett värde av 4 754 722 mk,[223] det vill säga en betydande andel av den totala fordringen. Flera av de rekvirerade fartygen var i sådant skick att FÅA ogärna ville stå för den ombyggnad eller reparation som var nödvändig.

---

[220] Fordringsblankett från FÅA till Centralbyrån för anmälningar af fordringar på Ryssland, 30.8.1918, Hc:4, FÅA, SHIÅA.

[221] Summan skulle 2020 motsvara 92 280 euro.

[222] Summan skulle 2020 motsvara 305 000 euro.

[223] Summan skulle 2020 motsvara 1 673 000 euro.

Bristen på underhåll i form av bottenmålning, vilket normalt gjordes en gång per år, hade lett till att fartygen ”bragts i ett tillstånd, som sannerligen övergår varje beskrivning”.[224] Det framgår ur blanketten att speciellt *s/s von Döbeln* och *s/s Ariadne* var i dåligt skick och i störst behov av renovering.

> Å en del fartyg, exempelvis ’von D ö b e l n’, hava vittgående ändringar företagits så gott som fullständiga ombyggnader, görande fartygen obrukbara för deras tidigare ändamål och krävande följaktligen fullständigt återställande med därav föranledda enormt höga kostnader.[225]

I redogörelsen för den sjunde gruppen, där löner för besättning och befäl behandlades, framkommer det att dessa betalningar hade skötts punktligt fram tills det att februarirevolutionen bröt ut i mars 1917. Då det hade uppstått ”förvecklingar emellan de revolutionära ryska sjömännen och myndigheterna”,[226] som FÅA uttryckte det, hade det föranlett ändringar i rutinerna för utbetalningar av löner. Därmed hade inga löner betalats ut av myndigheterna, och FÅA hade fått stå för denna kostnad för att hålla kvar sina anställda. Summan som fordrades var 176 235 mark.[227] Summan var i sammanhanget relativt liten medan nästa grupps fordran, som baserade sig på ersättning för fartyg som blivit kvarhållna i Ryssland, däremot var betydligt större. Summan låg på 2 775 000 kronor[228] och baserade sig på *s/s Hektos* som under det finska inbördeskriget flyttats från Viborg till Petrograd av ryska revolutionärer, i samband med att tyskarna landsteg i Finland i april 1918. Värdet hade räknats ut genom att addera marknadsvärdet på fartyget, som hörde till de större i FÅA:s flotta, med den hyra som uteblivit efter att fartyget stulits från Viborg.

Den sista gruppen innehöll ersättning för fartyg som under kriget tvångsköpts med löfte att redarna efter kriget skulle få återinlösa dem till samma värde. Tre fartyg var aktuella i det här sammanhanget, nämligen *s/s Polaris*, *s/s Bore II* samt *Pråm N:o 9*. Värdet på dessa fartygsåterköp var inte så lätt att uppskatta. I det fall fartygen inte såldes tillbaka till redarna hänvisade FÅA till den i grupp två nämnda ryska lag, som berättigade redarna till en ersättning som bestod av skillnaden mellan det pris ryska staten betalat och marknadsvärdet. Om redarna fick återinlösa sina fartyg förbehöll de sig rättigheten att dra av eventuella kostnader för reparationer, utgifter som vid tidpunkten inte gick att uppskatta:

---

[224] Fordringsblankett från FÅA till Centralbyrån för anmälningar af fordringar på Ryssland, 30.8.1918, Hc:4, FÅA, SHIÅA.

[225] Fordringsblankett från FÅA till Centralbyrån för anmälningar af fordringar på Ryssland, 30.8.1918, Hc:4, FÅA, SHIÅA.

[226] Fordringsblankett från FÅA till Centralbyrån för anmälningar af fordringar på Ryssland, 30.8.1918, Hc:4, FÅA, SHIÅA.

[227] Summan skulle 2020 motsvara 62 020 euro.

[228] Summan motsvarade 7 283 000 finska mark 1918 och skulle 2020 motsvara 2 563 000 euro.

> Väl har bolaget hos Centralbyrån för Fordringar på Ryssland gjort framställning om ersättning för dessa fartygs reparationer, men den stora osäkerheten beträffande utsikterna att erhålla dylik ersättning ställer bolagets förvaltning i tvekan, huruvida förvaltningen skall riskera att förskottsvis utgifva de betydande beloppen. Å andra sidan kräfver den stora tonnageförlust, som landet lidit och det framtida starka behofvet, att allt förefintligt tonnage skyndsammast möjligt återställes uti trafikmässigt skick.[229]

Osäkerheten gällande möjligheterna att få ersättning från Rådsryssland var stor. Lars Krogius lyfte upp landets behov av en fungerande handelsflotta, samt risken att Rådsryssland aldrig skulle betala ersättning då han bad finska staten om en försäkran om ekonomisk hjälp om ersättningen skulle utebli.

Ur TABELL 3 på s. 96 framgår det tydligt hur stor del av den finska handelsflottans fordringar som hörde till FÅA, ungefär två tredjedelar då den sammanlagda fordringssumman uppgick till knappt 100 miljoner. Därutöver innehade FÅA aktiemajoritet i Wasa Nordsjö Ångfartygs Aktiebolag och Helsingfors Ångfartygs Aktiebolag, som under 1920-talet fusionerades med FÅA.

Av den totala summan som de finska rederierna fordrade av Rådsryssland, ca 99 miljoner mark, visar tabellen majoriteten.[230] Största delen av FÅA:s fordringar baserades på förluster och hyror för fartyg använda utanför Östersjön. Wasa Nordsjö Ångfartygs Aktiebolags fordring, som var den näst största, baserades också till stor del på hyror och förluster av fartyg rekvirerade av ryska staten för den brittiska statens räkning. På basis av denna kunskap kan man dra två slutsatser som hade stor inverkan på ersättningsprocessen; mindre rederier med trafik längs Finlands kust hade mindre ersättningskrav eftersom de, i de fall de blev rekvirerade, erhöll ersättning fram till oktoberrevolutionen. Den andra slutsatsen som kan dras är att stora rederier med internationell trafik utanför Östersjön var de stora förlorarna i den här processen. Bristen på rekvisitionskontrakt för de fartyg som användes av britterna kom att bli ödesdigert för dessa rederier. Av de dryga 60 miljoner mark som FÅA fordrade hörde två tredjedelar, drygt 40 miljoner mark, ihop med de fartyg som rekvirerats utanför Östersjön.[231] En jämförelse med andra näringar är belysande. Den sammanlagda fordringssumman för pappersindustrin var 88 miljoner mark, träindustrin hade en sammanlagd fordringssumma på knappa 68 miljoner mark medan metallindustrins motsvarande summa var 57 miljoner mark. Rederinäringen hade

---

[229] Brev från Lars Krogius till Handels- och Industriexpeditionen vid Finlands senat, 25.10.1918, Hc:2, FÅA, SHIÅA.

[230] Korhonen (1998), s. 160–162.

[231] Vid en sammanslagning av de summor som FÅA räknat upp stod de första tre grupperna för en gemensam summa på 41 155 313 finska mark medan de resterande stod för en summa på 13 342 964. De summor som Korhonen presenterat skiljer sig en aning från de jag har men fördelningen mellan fordringar utanför Östersjön och i Östersjön stämmer överens.

Rederi	Fordring i mark
Finska Ångfartygs Aktiebolag	60 596 468
Wasa Nordsjö Ångfartygs Aktiebolag	12 188 566
Argonaut Rederi Aktiebolag	4 137 524
Helsingfors Ångfartygs Aktiebolag	3 928 857
Finska Ångslups Depot Aktiebolag	3 620 400
Avance Isbrytare Aktiebolag	3 610 829
Viborgs Ångslups Aktiebolag	3 368 437
Finland–Amerika Linjen Aktiebolag	750 625
Nyländska Skärgårds Aktiebolag	718 421
Ångfartygs Aktiebolag Ebba Munck	650 393
Åbo Skärgårds Ångbåts Aktiebolag	614 608
Ångfartygs Aktiebolag Kusten	610 360
Ångfartygs Aktiebolag Transito	483 523
Adam Hedlund m.fl.	383 056
Ångbåts Aktiebolag Åland	271 311
Ångaren Salo	266 069
Höyrylaivaosuuskunta Tarjanne	249 462
Höyrylaiva Osakeyhtiö Otava Ab	249 430
Meri Ltd	237 246
J. G. Bäckström	216 679
Tampereen Virtain Höyrylaiva Osakeyhtiö	200 000
Sammanlagt	**97 352 264**

Tabell 3 *Rederier med fordringar på över 200 000 mark på Rådsryssland 1920. Källa: Mikael Korhonen,* Finlands ryska fordringar: Ekonomisk uppgörelse med Ryssland efter 1917 – Privata ersättningsfrågor i ett jämförande internationellt sammanhang *(Åbo 1998), s. 161–162.*

således störst fordringar av dessa näringar, och FÅA var det finska företag med

överlägset största enskilda fordringar då Kymmene Ab, med den nästhögsta enskilda fordringen, krävde 36 miljoner mark.[232]

3.4.2 Freden i Dorpat

Det finns knappt om material i FÅA:s arkiv som berör förhandlingarna vid freden i Dorpat 1920. Att beskriva dessa förhandlingar utifrån redarnas perspektiv blir därmed svårt. Den vetenskapliga forskningen om dessa förhandlingar är mager, och Mikael Korhonens avhandling beskriver förhandlingarna utgående från protokoll och senare tillkomna memoarer, såsom Väinö Tanners. Den finländska delegationen, som representerade Finland vid fredsförhandlingarna med Rådsryssland från den 12 juni till den 14 oktober 1920, leddes av juristen, bankmannen och statsrådet J. K. Paasikivi. Till sin hjälp hade han före detta senatorn och juristen Alexander Frey, affärs- och tidningsmannen, direktör Väinö Tanner samt generalmajor Rudolf Walden. Då de tidigare var politiker och representerade Samlingspartiet (Paasikivi), Svenska folkpartiet (Frey) och Socialdemokraterna (Tanner), var Walden partilös och deltog i delegationen som militärexpert. Vid inledningen av förhandlingarna förbereddes ärendena i två sektioner, en för territoriella ärenden och en för ekonomiska.[233]

Finländarna hade redan innan förhandlingarna inleddes noggrant satt sig in i de ekonomiska detaljerna, och gjort upp en strategi för hur de skulle presentera dessa för de ryska delegaterna. Dessa var dock oförberedda, vilket ledde till att det nästan gick två veckor innan sektionen för ekonomiska ärenden överhuvudtaget kunde inleda förhandlingarna. Enligt de principer finländarna lagt upp, skulle de privata ersättningarna behandlas så att fartyg, varulager och annan lösegendom skulle returneras i det fall de var bevarade. Om de inte var bevarade skulle de ersättas. Ryssarna hade invändningar på de frågor som behandlade återställandet av privategendom och ersättning för privata förluster, eftersom detta stred mot de nya lagarna i Rådsryssland som lett till nationalisering av all privat egendom. Det fanns inga undantag från denna lag, inte ens för utländska medborgare.[234]

Korhonen visar på stora olikheter i ryssarnas och finländarnas sätt att se på skuldbördan. De ryska delegaterna ansåg till exempel att Finland skulle dela på krigskostnaderna fram till landets självständighet, medan Rådsryssland inte var bundet av något som skett före oktoberrevolutionen. Detta betydde i klartext att den rådsryska regeringen inte godkände några av tsarregimens skulder till vare sig den finska staten eller någon av dess medborgare. Den ryska delegationen ansåg alltså att den stat de representerade inte var skyldig Finland någonting,

---

[232] Korhonen (1998), s. 115–167.

[233] Korhonen (1998), s. 216–219.

[234] Korhonen (1998), s. 219–223.

medan Finland däremot hade byggnader och lösegendom tillhörande Ryssland till ett värde av 5 707 miljoner mark. De finländska uträkningarna såg annorlunda ut då samma egendom enligt finländarna var värd 1 005 miljoner mark, medan finsk egendom i Ryssland beräknades vara värd 2 188 miljoner mark. Dessa skillnader berodde till största delen på det sätt man räknade på. Finländarna räknade utifrån fastigheternas dåvarande värde, medan ryssarna utgick ifrån anskaffningskostnaderna.[235]

De finländska delegaterna föreslog att Rådsryssland skulle betala skadestånd till finska medborgare och bolag, som på grund av militära orsaker lidit skada. Dessutom föreslogs att ersättning skulle betalas för den eventuella värdesänkningen som drabbat fast eller lös egendom då egendomen återlämnades. Det ryska svaret kom ändå att bli ett ganska kort och koncist nej. De rådsryska representanterna menade att de inte kunde gå emot den egna lagstiftningen, att fabriksägare i Ryssland fått ge upp sina fabriker i nationaliseringens tecken, och att ett undantag inte kunde göras för de finska fordringsägarna. Det är således tydligt att de ryska delegaterna fordrade mycket av finländarna utan att ge något i gengäld.

Paasikivi insåg ryssarnas förhandlingstaktik och uttryckte sitt missnöje över deras ovilja att alls vara tillmötesgående.

> Aluksi en voi olla huomauttamatta siitä epäjohdonmukaisuudesta, jolle Venäjän valtuuskunta on asettanut kysymyksissä, jotka koskevat menneiden aikojen taloudellisten suhteiden selvittämistä. Venäjän valtuuskunta lyhyesti sanoen vaati meiltä kaikki, mutta ei ole itse valmis mitään antamaan, ei mihinkään suostumaan, ei mitään myönnytyksiä tekemään. […] Samalla se kuitenkin kieltäytyy Venäjän puolesta maksamasta meille penniäkään niistä monista sadoista miljoonista, jotka me olemme heille hyvässä rahassa antaneet.[236]

Korhonen konstaterar att det är tydligt att ryssarnas handlande hade lite med de olika synerna på värdet att göra, och att den största orsaken till de tröga förhandlingarna berodde på divergerande ideologier och den nya socialistiska regeringens syn på privat ägande.[237]

---

[235] Korhonen (1998), s. 223–229. 5,7 miljarder mark 1920 skulle 2020 motsvara 2,3 miljarder euro.

[236] Suomen ja Venäjän välisen Tartossa pidettyjen rauhanneuvottelujen pöytäkirjat 12.6.–14.10.1920, Ulkoasiainministeriön julkaisuja (Helsinki 1923), s. 481. ”Inledningsvis kan jag inte låta bli att anmärka på den diskrepans som finns hos den ryska delegationen gällande frågor om uppklarandet av gångna tiders ekonomiska förhållanden. Den ryska delegationen kräver kort sagt allt av oss, men är själv inte beredd att ge något, gå med på något eller att erkänna något. […] Samtidigt vägrar den på Rysslands vägnar betala ens en penni för de många hundra miljonerna, som vi har gett dem.” Översättning R.L.

[237] Korhonen (1998), s. 227–228.

I juli ledde stagnationen till att Väinö Tanner föreslog status quo för de ekonomiska förhandlingarna, det vill säga att båda länderna skulle avstå från sina respektive fordringar. De andra i delegationen ansåg också att förslaget kunde vara en gångbar lösning, men att förslaget först måste godkännas av Finlands regering. Vid samma tidpunkt hade Storbritannien kallat till en konferens i London, med mål att åstadkomma en varaktig fred mellan Rådsryssland och dess europeiska grannländer. I den finländska delegationens ögon var detta ett hot mot de förhandlingar man arbetat för, och delegationen trodde att en status quo-lösning inte hade varit möjlig i en större internationell fredskonferens. Efter förhandlingar i Helsingfors med regeringen återvände den finländska delegationen i slutet av juli för att återuppta förhandlingarna med Rådsryssland, och presentera sitt förslag gällande de ekonomiska uppgörelserna. Återupptagandet av fredsförhandlingarna ledde till att Paasikivi, som ledde den finländska delegationen, lade fram förslaget om status quo och poängterade att detta inte skulle gälla de privata fordringarna. I praktiken betydde det att förhandlingarna endast skulle gälla statlig egendom, och lämna de privata fordringarna. Korhonen menar att detta inte berodde på att den finländska delegationen inte skulle ha brytt sig om de privata fordringsägarna, utan att det gjordes som ett led för att få liv i de stagnerade förhandlingarna. Som det verkade skulle den rådsryska delegationen aldrig ha godkänt de privata fordringarna, och de lämnades därför åt sidan av förhandlingstekniska skäl.[238]

Den finländska delegationens förslag var således, att status quo endast skulle gälla de statliga fordringarna. På det här sättet hade de privata fordringsägarna fortfarande haft möjlighet att i senare skede återuppta kraven. Den rådsryska delegationen ansåg däremot, att de privata fordringarna skulle ingå i den ekonomiska status quo som låg på bordet. Efter att de två delegationerna munhuggits gällande deras rätt så olika förslag, så ledde förhandlingarna till slut till en lösning som båda kunde gå med på.[239]

Artikel 23 i fredsfördraget behandlade fartyg och punkt tre behandlade specifikt återlämnandet av finskägda fartyg:

> Artikel 23
>
> 3. Finska medborgare eller i Finland hemmahörande bolag tillhöriga fartyg, vilka Rysslands regering under världskriget rekvirerat, utan att betala någon ersättning åt deras ägare, ävensom finska fartyg, vilka utan ersättning kommit i ryska statens besittning, förbinder sig Rysslands regering att återlämna åt deras ägare. I detta moment omförmälda fartyg uppräknas i en fredsfördraget bilagd förteckning.[240]

---

[238] Korhonen (1998), s. 229–232.

[239] Korhonen (1998), s. 229–232.

[240] Korhonen (1998), s. 309.

Av FÅA:s fartyg gällde detta *s/s Hektos*, som återkom till Finland 1922.[241] Punkten får ses som ett litet plåster på såren för de finska redarna, men i det stora hela var fredsfördraget en stor besvikelse för alla privata fordringsägare. Såsom Korhonen visar gjorde den finska delegationen en taktisk protest till protokollen, där man från finsk sida sade sig ogilla formuleringarna i fredsfördraget. Detta hade vid tillfället ingen egentlig inverkan. Det skulle däremot senare visa sig vara en taktisk vinst för den finländska regeringen, då privata fordringsägare vände sig till dem för ersättning. Regeringen kunde då hänvisa till protokollet som bevis för att man gjort allt man kunnat för att få ett positivt beslut gällande privata fordringarna. Punkt 28 i fredsavtalet[242] gav även den finska regeringen fria händer juridiskt, då ansvaret i teorin låg hos Rådsryssland även om de reella chanserna för ersättning för finländska fordringsägare var obefintliga.[243]

Den besvikelse som de privata fordringsägarna kände måste ändå sättas in i en större kontext. Fredsförhandlingarna var i sin helhet tillfredsställande för Finland, speciellt med tanke på de territoriella överenskommelserna. Att de finländska privata fordringsägarna var missnöjda går att förstå, även om de i ett större perspektiv hade haft för höga förhoppningar. Ersättningskrav var aktuella på flera håll mellan västeuropeiska länder och Rådsryssland, och i alla fall avsade sig bolsjevikerna allt ansvar för privata fordringar som härrörde sig ur tsarregimens skulder. Ur det perspektivet blev de finländska privata fordringsägarna inte sämre behandlade än andra. De hörde däremot, tillsammans med de baltiska länderna, till de första som fick uppleva den ideologiskt betingade gränsdragning som bolsjevikerna stod för.[244] Under 1921 gjordes försök i riksdagen för att rösta för ett ersättande av de finländska fordringsägarna. Svenska folkpartiets riksdagsmän, Ernst Estlander och Axel Palmgren,[245] lyfte upp ärendet i en andra petition efter att en tidigare liknande petition blivit bordlagd. I

---

241 Andersson, Krogius & Ramsay, s. 82.

242 ”Finska medborgare och i Finland hemmahörande bolag och samfund tillerkännas med avseende å sin i Ryssland befintliga egendom ävensom sina fordringar hos och skadeståndssamt andra anspråk gentemot ryska staten eller ryska statsinrättningar samma rättigheter och förmåner, som Ryssland beviljat eller kommer att bevilja mest gynnad nations medborgare.” Korhonen (1998), s. 310.

243 Korhonen (1998), s. 232–239.

244 Korhonen (1998), s. 232–239.

245 Ernst Estlander (1870–1949) var ordförande för Svenska folkpartiets riksdagsgrupp från Finlands självständighet till och med 1924. Han satt i enkammarlantdagen 1907–1914, i riksdagen 1917–1945 och hade dessförinnan fungerat som adelsståndets representant vid lantdagarna från och med 1897, samma år som Lars Krogius första gången representerade borgerskapet. Axel Palmgren (1867–1939) var åren 1918–1936 verkställande direktör för Arbetsgivarnas i Finland centralförbund och riksdagsman för Svenska folkpartiet 1917–1922 och 1924–1936.

petitionen av Estlander och Palmgren poängteras frågans rättsliga, moraliska, humanitära och ekonomiska karaktär. I tider då de juridiska realiteterna inte fungerade stödjande för de finländska industrimännen, lyftes den moraliska rättvisan upp som en minst lika viktig faktor, något som jag kommer att visa i de kommande kapitlen av den här avhandlingen.[246]

3.5 Sammanfattning

Det handlingsutrymme Lars Krogius besatt vid krigsutbrottet var begränsat, samtidigt som han i jämförelse med andra redare utökat det. Som ansvarig redare för storfurstendömets största rederi, kom han bland annat att få kontroll över den transitotrafik som sysselsatte största delen av de FÅA-fartyg som inte rekvirerades, och som inte var upplagda. Krogius känslolandskap skulle under kriget växla mellan hopp och frustration, samtidigt som hans handlingsutrymme i förhandling med ryska och brittiska myndigheter kanske var som störst under de första åren av kriget. Han gick i pension 1920 för att ta vid som ordförande för det nyss upprättade förvaltningsrådet. Hans gärning för att få ersättning för de under kriget förlorade fartygen hade bara börjat.

Under de sex år som förflutit sedan kriget bröt ut hade livet förändrats markant för finländarna överlag, och redaren Lars Krogius och hans medarbetare i synnerhet. Under de första åren av kriget låg tyngdpunkten i Krogius agerande, i att försöka hålla fartygen undan rekvisition då rederiet tjänade betydligt mer på att fartygen gick på fri fart i den mån det var möjligt. Det verkar som om kontrollen över fartygen betydde mer än inkomsterna, och en del av fartygen lades upp även om de i upplagt tillstånd endast kostade. Senare under kriget ändrade tyngdpunkten i Krogius lobbande till att fokusera på de fartyg som brittiska staten använde, och bringa rätsida i vem som var skyldig redarna ersättning.

Krogius idoghet under kriget kan användas för att skapa förståelse för varför en process, som den jag valt att studera, skulle komma att bli så lång. Hans agerande under kriget kan således kopplas ihop med de faser jag delat in processen i, och som jag kommer att belysa i större utsträckning i de kommande kapitlen. Samtidigt kan hans upplevelser och ageranden under kriget knytas an till begreppet känslolandskap, till vilket jag också återkommer längre ned.

Vid krigsutbrottet infann sig ingen panik inom FÅA. Som Marjaana Niemi visar uppstod såväl panik som lugn vid krigsutbrottet, som överlag kom som en överraskning för den finländska befolkningen. Lugnet behölls oftast bland de industrimän, bankirer och handelsmän som ansåg att Finlands förkrigstida stabila ekonomi inte skulle ta alltför stor skada av kriget, som man trodde skulle bli

[246] Korhonen (1994), s. 357–359.

kortvarigt. Det är därmed inte svårt att förstå att även Lars Krogius behöll lugnet under de första månaderna av kriget. Då fartyget *s/s Uleåborg* sänktes av tyskarna reagerade han för första gången något kraftigare. Som Niemi skriver kunde kriget upplevas som rent av tråkigt under de första åren, och 1916 tog statsrådet Eliel Aspelin-Haapakylä hem sina tavlor från bankvalvet, dit han fört dem i skydd vid krigsutbrottet. För Lars Krogius hade kriget förlöpt relativt lugnt till och med 1916, då hans fartyg började rekvireras i brittiska hamnar. Även om kriget hela tiden varit mer synligt för honom än för en vanlig helsingforsare, bidrog händelserna 1916 till att världskriget kröp närmare inpå, och oron för uteblivna ersättningar steg allteftersom 1916 blev 1917, och de inhemska oroligheterna i Ryssland eskalerade.[247]

Det finska samhället, och speciellt städerna, började märka av kriget på ett nytt sätt hösten 1916 då livsmedelssituationen blev sämre. Detta drabbade till en början de fattigare hemmen men märktes snart också bland de rikare. Om våren 1917 överlag kretsade kring tsarens abdikation och den alltmer tilltagande livsmedelsbristen, betydde oroligheterna för Lars Krogius del även allt mer intensiva förhandlingar i Petrograd beträffande de kontrakt han gärna såg undertecknade. Det är oklart vad Krogius tänkte då Finland förklarade sig självständigt. Han måste ha insett att allt hans arbete för ersättning kunde ha varit förgäves, och att möjligheten hade minskat rejält. Finlands självständighet uppmärksammades inte i den utsträckning vi idag kunde tro. Osäkerheten var stor kring hur bestående självständigheten skulle visa sig vara, och då inbördeskriget bröt ut var tankarna på annat håll.[248] Först efter inbördeskriget kunde Krogius och hans gelikar återgå till försöken att få ersättning från Rådsryssland.

Rekvisitionskontrakten berättigade till en viss ersättning som visserligen var mindre än vad fartygen tjänade då de transporterade varor i fri fart, speciellt då taxorna under kriget var betydligt högre än före kriget. Utbudet på frakter hade dock minskat kraftigt i och med att Östersjön spärrades av, och Tyskland inte längre var aktuellt som handelspartner. Då handeln västerut näst intill försvann, sköttes största delen av Finlands handel med kejsardömet. Problemet med detta var att redarna hade konkurrens av järnvägen, som var snabbare.

Finland är en ö, påstås det ibland. Uttrycket klargör det faktum att en stor del av utrikeshandeln, ännu 2020, sker sjövägen. Under den ryska tiden ökade den finska handeln med kejsardömet betydligt, men både under tiden före och framförallt efter första världskriget skedde en stor del av handelsutbytet med Tyskland och Storbritannien. Det är endast i krigstid, då Finlands läge

---

[247] Marjaana Niemi, ’1917: en reseguide till ett sargat men okuvat Finland’, s. 207–244, Nils Erik Villstrand & Petri Karonen (red.), *Öppet fall – Finlands historia som möjligheter och alternativ 1417–2017* (Helsingfors 2017).

[248] Niemi, s. 207–244.

i Östersjön är prekärt, som uttrycket om Finland som en ö inte håller streck. I övrigt fungerar det, och i fredstider har rederinäringen varit stark i Finland som en följd av handelslederna västerut och behovet av tonnage.

I det här kapitlet har jag beskrivit de utmaningar som kriget medförde för FÅA och andra liknande rederier. Jag har visat att FÅA:s största problem i början av kriget var att hålla så många fartyg som möjligt seglande i egen regi, och att man för att uppnå detta försökte hänvisa till transitotrafiken som var viktig för Ryssland. Krogius försökte också frigöra sådana rekvirerade fartyg som enligt uppgift var sysslolösa. Inom FÅA fanns en viss oro för fartygen och deras säkerhet, eftersom det var allt annat än riskfritt att trafikera Östersjön under kriget. Ändå får de problem man drogs med under första halvan av kriget anses ha varit små, jämfört med dem man skulle ställas inför från och med början av 1916.

De stora problemen inleddes då FÅA:s fartyg började rekvireras i brittiska hamnar, en situation Krogius, med stark tro på lagar och upprätthållandet av dem, inte hade trott var möjlig att hamna i. Då ryska myndigheter vid krigsutbrottet slog fast att finskregistrerade fartyg endast kunde rekvireras på finskt territorialvatten, trodde Krogius att dessa lagar och bestämmelser även skulle efterlevas. Det blev dock klart att så inte var fallet, och att finländarna inte kunde göra mycket för att hindra dessa lagöverträdelser. En känsla av orättvisa väcktes hos Krogius i samband med att lagar och bestämmelser sattes åt sidan, ungefär så som kejsardömet under ofärdsåren inskränkt den särställning som storfurstendömet ansåg sig besitta. Det känslolandskap Lars Krogius befann sig i de sista åren av kriget väckte en kampvilja, en övertygelse över att inte ge slaget förlorat. Enligt gällande lagstiftning hade inte kejsardömet haft rätt att låta britterna använda finländska fartyg och därmed skulle FÅA få den ersättning rederiet förtjänade, ansåg Krogius.

I det skedet inleddes en lång och invecklad process för att producera rekvisitionskontrakt för dessa fartyg så att ersättning kunde fås. Eftersom dessa rekvireringar juridiskt sett befann sig utanför de bestämmelser som fartygsvärnplikten slagit fast, försökte Krogius under en lång period få till stånd charterkontrakt på liknande villkor som de som neutrala staters redare erhöll då deras fartyg chartrades.

Krogius lyckades och de ryska myndigheterna gick med på att betala 30 shilling per ton och månad, precis som Krogius hade önskat. I slutet av 1916 togs beslutet att ryska myndigheter skulle ersätta redarna. Innan detta hann ske bröt dock februarirevolutionen ut som medförde oro inom den ryska byråkratin, vilket kom att skjuta upp ingåendet av de kontrakt Krogius fäste så stor vikt vid. Ett stort arbete gjordes under 1917, för att det i oktober skulle vara möjligt att meddela direktionen att man hade blivit lovat ersättning i pund. Några dagar senare bröt oktoberrevolutionen ut, och Krogius arbete lades åter i spillror.

Det är många delar av ersättningsprocessen som bidrog till att göra bevisföringen svårare, och förlänga den märkbart. Två av de viktigaste orsakerna är oktoberrevolutionen och Finlands självständighet. Frågorna vad som hade hänt om inte februari- och oktoberrevolutionen brutit ut kan det spekuleras i men inte ges definitiva svar. Som Nils Erik Villstrand och Petri Karonen skriver i förordet till antologin *Öppet fall* är historiens gång inte en förutbestämd rutt. Att det gick som det gick var inte självklart, och historiker måste kunna laborera med ordet *om* då de analyserar händelser där den mänskliga faktorn spelar in. Det är viktigt att minnas då man studerar det förflutna, att människan alltid har ett handlingsutrymme.[249]

Att syssla med kontrafaktisk historieskrivning är utmanande men ibland nödvändigt, så länge man är medveten om utmaningarna. Hade inte oktoberrevolutionen och Finlands självständighet ägt rum hade redarna troligen erhållit ersättning efter kriget. Om Finland blivit självständigt utan oktoberrevolutionen hade en separat fred med Ryssland kanske resulterat i att även de privata fordringsägarna blivit ersatta. Dessa spekulationer fungerar främst som utmaning för tanken. Det som dock med säkerhet kan sägas är att om Lars Krogius hade lyckats upprätta kontrakt med ryska staten för fartygen rekvirerade i brittiska hamnar, så hade även fordringen rörande dessa varit slutbehandlad i samband med freden i Dorpat. Detta hade i sin tur lett till att FÅA inte hade haft orsak att försöka få ersättning av brittiska staten, eftersom kontrakten tydligt hade bevisat att det varit den ryska staten som varit ersättningsskyldig.

Så gick det inte och eftersom en stor del av den fordran FÅA ställde mot Rådsryssland baserade sig på de fartyg som hade rekvirerats i brittiska hamnar, så ansåg sig Krogius ha en chans att få ersättning från brittiska staten. Detta skulle komma att bli inledningen på en lång och komplex process, som jag kommer att beskriva i de följande kapitlen.

Hade Krogius valt att inte fortsätta att driva kravet på ersättning efter freden i Dorpat skulle FÅA:s inslag i den samhälleliga fredskrisen ha fått ett rätt så normalt förlopp med en slutpunkt i det datum då flottan återfått sin förkrigstida storlek. Eftersom Krogius ändå valde att föra in FÅA på en väg som mer handlade om rättvisa än om ekonomi, skulle FÅA:s del av fredskrisen i själva verket komma att utvecklas i en annan riktning än de flesta fredskriser. Jag kommer således i kommande kapitel att allt oftare fråga mig vad det var som fick Krogius och hans kollegor att fortsätta driva processen om ersättning. Under de år av fredstid som jag har behandlat i det här kapitlet, handlade det främst om ekonomi och man kan placera den här perioden i den första fasen, *ekonomisk realitet*.

---

[249] Petri Karonen & Nils Erik Villstrand, 'Titthålshistoria eller öppna framtider', s. 7–28, Nils Erik Villstrand & Petri Karonen (red.), *Öppet fall – Finlands historia som möjligheter och alternativ 1417–2017* (Helsingfors 2017).

FÅA hade förlorat en stor del av sin flotta under kriget och det låg i företagets intresse att göra allt som stod i dess makt för att återigen ha en slagkraftig flotta som kunde ge avkastning och tjäna det självständiga Finland.

4 FRÅN DORPAT TILL LONDON 1920–1926

När redarna insett att deras möjligheter till ersättning från Rådsryssland var i det närmaste obefintliga, riktades blickarna mot Storbritannien. Storbritannien hade som redan framgått via Ryssland rekvirerat sex FÅA-fartyg, varav ett återkom efter kriget medan de resterande fartygen blev sänkta eller gick på minor. Mängden fartyg som rekvirerades av Storbritannien var mindre än den mängd som rekvirerades av Ryssland. Däremot var fordringarna som förknippades med Storbritannien större eftersom FÅA under krigets gång erhållit hyra för större delen av de rekvirerade östersjöfartygen medan ersättningen för fartygen utanför Östersjön uteblivit. Till skillnad från de övriga privata fordringsägarna hade rederierna möjlighet att rikta sin fordran till Storbritannien då Rådsryssland vägrade ersätta dem.

I det här kapitlet behandlar jag tiden från freden i Dorpat till och med domen i *Admiralty Transportation Arbitration Board*. Analysen kommer att röra sig mellan fas ett och två, det vill säga mellan de ekonomiska och moraliska argumenten. Jag belyser rederiets tankar kring processen, främst med stöd av de direktions- och förvaltningsrådsprotokoll som finns bevarade. Någon större mängd brevkorrespondens från de här åren finns inte bevarad och det är därmed utmanande att närma sig aktörerna på ett annat sätt än genom protokollen. Dessa ger ändå tillräckligt med kött på benen för att kunna föra en analytisk diskussion beträffande de förändrade drivkrafterna och hur rederiet argumenterade för behovet av ersättning.

Under kriget hade det bestämts att rysk rekvirering av finländska fartyg endast kunde genomföras på finländskt territorialvatten. Som jag visat i KAPITEL 3 hörsammades denna regel av Ryssland för de fartyg som befann sig på Östersjön och således kom rekvireringarna i brittiska hamnar som en stor överraskning för redarna. Denna regelvidrighet låg som grund då de finländska redarna riktade fordringar mot den brittiska staten i den tillfälliga skiljedomstolen *Arbitration Board* under den för ändamålet tillkomna lagen *Indemnity Act 1920*.[250]

FÅA var inte det enda finländska rederiet med fordringar på Storbritannien. Rederierna slog ihop sig och lät FÅA föra deras talan då ärendet förbereddes och behandlades i brittisk domstol. De övriga rederierna var Finska

[250] *Indemnity Act 1920* var en lag som gav ramar för hur skadestånd kopplade till kriget skulle behandlas i brittiska domstolar.

Lloyd, Wasa Nordsjö, Viktor Ek, K. Lundberg & Co., J. W. Paulin & Co. samt Ångfartygsaktiebolaget Transito.

Under första halvan av 1920-talet levde Europa i en omvälvningens tid. Inte endast Finland hade påverkats av imperiernas kollapser. Max Engman visar att den nya världsordningen som uppstod i Europa efter första världskriget inte endast medförde ett brott med det förflutna på det utrikespolitiska planet, den medförde även en omstrukturering av Europa, dess ekonomi, samhällsstrukturer och andliga klimat.[251] Det mest iögonfallande med imperiernas upplösning var inte upplösningarna i sig utan mängden imperier som föll på rekordkort tid. Imperier hade upplösts tidigare, ibland under sekler och ibland under decennier men sällan på några år och flera tillsammans. Det som var resultatet av ett imperiums kollaps var ofta ett antal nya stater. Finland var en sådan arvtagarstat med allt vad det innebar i form av skapande av nya förvaltningar samt förvaltning av det arv man kunde behålla från den ryska tiden:

> Det var inte bara fråga om gränsdragningar, territoriella konflikter, statsskick och utrikespolitisk orientering, utan också om uppdelningen av kejsardömenas förvaltning, egendom och traditioner. Det gällde att skapa en egen förvaltning, valuta, nationalbank, medborgarskap, identitet och egna symboler. Det var fråga om att ärva och att skifta arv med alla de slitningar ett arvskifte kan medföra.[252]

Det gällde således för Finland att hitta sin roll på flera olika plan, inte endast på de territoriella eller ekonomiska. Det var ändå dessa två kategorier som spelade störst roll då Finland och Rådsryssland slöt den separata freden i Dorpat 1920, som var ett jämförelsevis okomplicerat fredsfördrag. Det bestod av 39 artiklar, medan fredsfördraget mellan segrarmakterna och Österrike omfattade 381 artiklar.[253]

Efter inbördeskriget var det viktigt för Finland att skapa förutsättningar för utrikeshandel. Rutinen för såväl utrikespolitik som utrikeshandel saknades och även om Finland under ryska tiden bedrivit handel med Tyskland och Storbritannien skulle nya avtal tecknas. De första handelsavtalen slöts med Tyskland, Österrike-Ungern och Bulgarien 1918. Tyskland kom att bli en viktig handelspartner för Finland, precis som Storbritannien. Under 1920-talet skrevs de första versionerna av Finlands handelsavtal med flera, i första

---

[251] Max Engman, 'Tillbaka till framtiden eller framåt till det förflutna? Imperieupplösningar förr och nu', s. 7–20, Max Engman (red.), *När imperier faller – studier kring riksupplösningar och nya stater* (Stockholm 1994), s. 9.

[252] Max Engman, 'Riksupplösningar och arvtagarstater – hur upplöser man ett imperium?', s. 71–118, Max Engman (red.), *När imperier faller – studier kring riksupplösningar och nya stater* (Stockholm 1994), s. 84–86.

[253] Max Engman, 'Riksupplösningar och arvtagarstater – hur upplöser man ett imperium?', s. 87.

hand europeiska länder, och 1923 slöts Finlands första handelsavtal med Storbritannien. Medverkande i Finlands delegation var Henrik Ramsay och Rudolf Holsti, som även medverkade då Finlands följande handelsavtal slöts med Storbritannien 1933. Ett nytt handelsavtal slöts med Tyskland 1927.[254]

De stängda gränserna österut ledde till att den finska industrin tvingades hitta nya exportländer. Då en betydande del av den finska exporten före kriget skett med tåg österut bidrog exporten västerut till ökade frakter för rederierna. Under andra halvan av 1800-talet hade både exporten och importen till och från Ryssland legat nära hälften av den totala handeln för att 1913 motsvara ca 25 procent. Storbritannien var före kriget en betydande handelspartner dit en stor del av de finländska exportprodukterna gick, medan tyska varor hade större andel av den finländska importen. Efter kriget sjönk Rådsrysslands och Sovjetunionens andel av Finlands utrikeshandel till några enstaka procentenheter medan britterna och tyskarna åter fick större andelar av Finlands utrikeshandel.[255]

Finlands utrikeshandel var under mellankrigstiden starkt sammankopplad med den finska handelsflottans utveckling. Inslaget av ångfartyg i den finländska handelsflottan var länge blygsamt i jämförelse med de övriga nordiska länderna. Före kriget hade andelen maskindrivet[256] tonnage av landets handelsflotta varit fördelat enligt följande: Danmark 83,4, Sverige 82,6, Norge 65,7 och Finland 18,2 procent.[257] Efter kriget ökades andelen ångfartyg inom den finska handelsflottan medan de övriga nordiska ländernas handelsflottor allt mer övergav ångfartygen till fördel för dieseldrivna fartyg. Vid andra världskrigets utbrott hade andelen segelfartyg i den finska handelsflottan minskat till 8 procent.

Den brist på tonnage som den finska handelsflottan led av i början av 1920-talet ledde till att utländska rederier skötte en betydande del av den finska utrikeshandeln. Denna andel minskade dock efter hand då de finska rederierna byggt upp sina flottor och fått igång trafiken igen. Under mellankrigstiden ökades den finländska handelsflottans kapacitet upp till tre gånger, en ökning som Yrjö Kaukiainen hävdar inte ens varit möjlig under segelfartens guldålder under 1800-talet. Finlands handelsflottas lastkapacitet var ändå, trots den kraftiga ökningen under mellankrigstiden, endast hälften av kapaciteten hos Danmarks handelsflotta, 40 procent av Sveriges och 13 procent av Norges. De

---

254 Lamberg, s. 59–62.

255 Yrjö Kaukiainen, 'Foreign Trade and Transport', s. 127–164, Jari Ojala, Jari Eloranta & Jukka Jalava (eds.), *The Road to Prosperity – An Economic History of Finland* (Helsinki 2006), s. 145–149.

256 Både ångfartyg och motordrivna fartyg.

257 Kaukiainen (2008), s. 280.

INDUSTRITIDNINGEN

ORGAN FÖR
ARBETSGIVARNAS I FINLAND
CENTRALFÖRBUND

ÅRG. VI HELSINGFORS DEN 30 SEPTEMBER 1925 N:o 18

F. Å. A:s nya s/s »OBERON»

FINSKA
ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAGET

ökar stadigt sin flotta för att tillfredsställa
den finska handelns behov.

IMPORTÖRER o. EXPORTÖRER bidraga till den finska handelsflottans tillväxt genom att skicka sina varor med FINSKA båtar.

F. Å. A.

upprätthåller regelbunden trafik året om med sina isförstärkta båtar å:

HULL, LONDON, LIVERPOOL, MANCHESTER, LEITH, ANTWERPEN, ROTTERDAM, NORD-, WEST- o. SYDFRANKRIKE samt SPANIEN o. ITALIEN, STETTIN, LUEBECK, KIEL, KÖPENHAMN, STOCKHOLM, DANZIG, RIGA, REVAL.

Bild 6 *Annons i* Industritidningen *30 september 1925. ”IMPORTÖRER o. EXPORTÖRER bidraga till den finska handelsflottans tillväxt genom att skicka sina varor med FINSKA båtar.”*
Foto: FÅA:s arkiv, Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi.

skandinaviska grannarna hade alltså ett rejält försprång medan de finska rederierna gjorde det bästa av situationen, och den finska utrikeshandeln i allt högre utsträckning kunde skötas av inhemskt tonnage.

Även om flottans kapacitet växte starkt under den här tiden gjorde inte handeln det i samma utsträckning. Under perioden 1870–1913 hade den finländska exporten fyrdubblats medan den endast ökade med 15 procent från 1913 till och med 1939. Under hela 1920-talet var handeln svag och blev naturligtvis inte

bättre av börskraschen 1929. Från och med mitten av 1930-talet började handeln igen peka uppåt för att snabbt avbrytas av andra världskriget. Detta gällde inte endast den finländska handeln utan det var ett internationellt fenomen.[258]

Den brittiska statens förhållande till Finland efter Finlands självständighet varierade, och Esa Sundbäck visar i sin avhandling *Finland in British Baltic policy* att åren 1918–1920 var turbulenta beträffande den brittiska regeringens förhållningssätt till de baltiska länderna och Finland. Först stödde man de vita som under det ryska inbördeskriget stred mot bolsjevikerna. Då det blev klart att de vita inte skulle vinna ändrade britterna attityd och försökte skapa en buffertzon mellan Rådsryssland och Tyskland genom att stödja randstaterna, däribland Finland. Än en gång skulle attityden förändras och britterna blev försiktigare i sitt förhållningssätt till bolsjevikerna vilket minskade deras vilja att blanda sig i förhållandena mellan Rådsryssland och randstaterna. Den sjätte maj 1919 erkände Storbritannien Finland *de jure*. Då Finland under de första åren av 1920-talet sökte sin utrikespolitiska linje upprätthölls ständig kontakt med Storbritannien för att få stöd gentemot Rådsryssland. Finland var inte intresserat av samarbete med Sverige utan ville ha ett djupare samarbete samt stöd av Storbritannien. Britterna rådde ändå finländarna att samarbeta med Sverige och de andra skandinaviska länderna eftersom de troligtvis var intresserade av att behålla Finland som buffertstat. Britterna menade att Finland hade mer att förlora på ett samarbete med de baltiska staterna då en eventuell konflikt mellan dem och Rådsryssland riskerade att dra in Finland, medan ett samarbete med Sverige inte medförde liknande risker.[259]

De västeuropeiska ländernas relationer till Rådsryssland var under en lång tid kyliga och det skulle dröja flera år innan de godkände kejsardömets arvtagare de jure. En av de mest bidragande orsakerna var bolsjevikernas ovilja att erkänna och betala Tsarrysslands skulder. Försök gjordes i början av 1920-talet för att nå någon form av samsyn, då den ryska handeln trots allt var viktig för de västeuropeiska länderna. Under ett flertal konferenser i Bryssel, Cannes, Genua och Haag åren 1921–1922 diskuterades Rådsrysslands skulder, och flera länder vägrade inrätta diplomatiska förbindelser med landet innan ersättningsfrågan var löst. Rådsryssland ställde motkrav på de länder som tidigare varit allierade med Ryssland, motkrav som översteg de fordringar de västeuropeiska staterna hade på Rådsryssland vilket i praktiken betydde att inga överenskommelser kunde nås. Handeln med Sovjetunionen var för värdefull för att inte utnyttjas, och de västeuropeiska länderna godkände slutligen Sovjetunionen efter påtryckning från sin industri.[260]

---

[258] Kaukiainen (2008), s. 354–409.

[259] Sundbäck, s. 188–229.

[260] Korhonen (1998), s. 262–267.

Då Finlands riksdag skulle godkänna fredsfördraget med Rådsryssland diskuterades de uteblivna ersättningarna relativt sparsamt, och endast fåtalet riksdagsmän anförde dessa som en orsak till att förkasta fördraget. Riksdagen godkände fredsfördraget med rösterna 163 mot 27 den 23 oktober 1920, och den 11 december ratificerades fördraget i Moskva. I april 1921 lämnades två petitioner till riksdagen, där undertecknarna[261] föreslog att den finska staten skulle ersätta de finska fordringsägarna eftersom statens misslyckande varit bidragande till att de privata fordringsägarna blivit utan ersättning. På grund av nyval blev petitionerna liggande, och Estlander lämnade tillsammans med sin partikamrat, vicehäradshövding Ernst von Born, in en ny petition i september 1922. Petitionen sändes för beredning till finansutskottet, men regeringen ansåg inte att statsmakten hade någon skyldighet att ersätta de finländska fordringsägarna eftersom paragraf 28 i fredsfördraget gav tillräckliga garantier för dem.[262]

Då den finska staten inte ansåg sig ersättningsskyldig samlade sig en del fordringsägare, för att med hjälp av ett andelslag bättre kunna tillgodose sina delägares intressen. Andelslaget Valvoja hade som syfte att återfå den egendom som blivit kvar i Ryssland, och ersättning för det som förstörts. Förutsättningarna var små, och i takt med att flera industrier, speciellt pappersindustrin, åter började inse fördelarna med den ryska handeln, så minskade intresset för Valvoja som avslutade sin verksamhet rätt snabbt. Därefter följde ännu ett försök i form av andelslaget Hakija, som i slutet av 1920- och början av 1930-talet försökte kräva ersättning av den finska staten utan att lyckas, och upphörde rätt snart. Finska staten betalade så sent som 1937 ut 300 000 mark till 293 personer, av dem samtliga rysslandsfinländare som kommit till Finland som flyktingar. Således ersattes aldrig privata företag av finska staten.[263]

Då andelslaget Valvoja våren 1922 erbjöd FÅA att bli delägare, ansåg direktionen att det inte skulle vara fördelaktigt. FÅA:s fordringar skiljde sig på många sätt från övriga fordringar på Ryssland, och direktionen ansåg att ett deltagande i detta andelslag enbart skulle leda till kostnader utan positivt resultat.[264] Skillnaden mellan de övriga företagen och rederierna bestod i skillnaden mellan fast egendom och fartyg.

FÅA kunde trots utebliven ersättning investera i återupprättandet av sin flotta. Bruno Suviranta visar på det faktum, att fartygsförlusterna under kriget trots allt inte påverkade rederiets ekonomi i den utsträckning som man kunde anta.

---

[261] Undertecknarna av en finsk petition var Matti Mannonen och Kaarlo V. Holma från samlingspartiet, Kaarlo Villiam Vuokoski och Juho Kaskinen från framstegspartiet, P. V. Heikkinen och Väinö Selander från agrarförbundet. Den svenska petitionen undertecknades av Axel Palmgren och Ernst Estlander från Svenska folkpartiet.

[262] Korhonen (1998), s. 240–246.

[263] Korhonen (1998), s. 240–261.

[264] Direktionens protokoll, 17.5.1922, Cb:18, FÅA, SHIÅA.

Under kriget hade aktiekapitalet höjts markant liksom dividenderna till aktieägarna. Vid krigets slut hade bolagets disponibla vinstmedel vuxit med över 18 miljoner mark, medan skulderna endast vuxit med knappt 9 miljoner mark. Denna utveckling, som Suviranta beskriver som paradoxal då rederiet å ena sidan förlorat fartyg, å den andra upplevt ett utmärkt finansieringsläge, förklaras delvis av fraktpriserna. Som jag har visat i föregående kapitel var de fria fartygens möjlighet till trafik begränsad på grund av spärren av Östersjön, vilket starkt begränsade möjligheterna vid val av fraktdestination. Största delen av trafiken skedde alltså på axeln Sverige–Finland–Ryssland. Fraktpriserna steg under kriget, och Suviranta menar att det är en av förklaringarna till att ekonomin kunde balanseras trots fartygsförluster och minskade trafikmöjligheter. De andra förklaringarna till denna paradox som kan ges, är den rikliga mängden kapital som förekom i Finland som en följd av industrins uppsving och den begränsade mängd varor som fanns i landet under kriget. En tredje orsak var de enstaka ersättningar som rederiet fick för sänkta fartyg. Suviranta menar att dessa ersättningar medverkade till ökningen av likviditeten då kapitalet inte genast kunde investeras i nyanskaffningar.[265] Gustaf Wrede skrev till exempel i sina memoarer att ”[v]årt största rederi F.Å.A. förtjänade mer under dessa krigsår än vad de under de allra gynnsammaste konjunkturer hade kunnat förtjäna”.[266]

FÅA investerade kapitalet bland annat 1916 i Wasa-Nordsjö Ångbåts AB, Helsingfors Ångfartygs AB samt i Finska Bärgningsaktiebolaget Neptun, i vilka rederier FÅA fick aktiemajoritet. De höga fraktpriserna som kriget fört med sig bibehölls en tid efter krigets slut, och 1920 var fraktpriserna åtta gånger högre än vad de varit före kriget. FÅA inledde relativt snabbt trafik på nya linjer, och kunde en kort tid njuta av de goda tider som krigets slut fört med sig. Den stora mängden pengar i omlopp kom ändå snart att betyda inflation som, i kombination med den internationella sjöfartens lågkonjunktur, betydde dåliga tider för de finska rederierna under 1920-talet.[267]

1921 täckte intäkterna inte ens driftskostnaderna, och under hela 1920-talet kom fraktpriserna att hållas låga. I slutet av 1920 sjönk fraktpriserna kraftigt, och kunde vara så låga som 15 procent av vad de varit ett år tidigare. Trots låga priser ökade FÅA:s frakter stadigt under decenniet vilket ledde till att boksluten ändå kunde redovisa en vinst. FÅA nådde 1925 samma fartygsantal man haft före kriget, d.v.s. 34, medan den sammanräknade dräktigheten för dessa var mindre än före kriget, 39 000 ton mot 43 516 ton. Vid utgången av 1920-talet hade FÅA:s flotta växt ytterligare, och bestod 1929 av 44 fartyg med en dräktighet på 55 000 ton. Denna ökning berodde både på nybyggen, köp av

---

[265] Suviranta, s. 62–86.

[266] Wrede, s. 103.

[267] Suviranta, s. 62–86.

secondhand-tonnage och på fusioner med andra rederier. Till den sista kategorin var fusionen med Wasa-Nordsjö Ångfartygs Aktiebolag 1926 mest betydande, då FÅA:s flotta utökades med åtta fartyg.[268]

Ovanstående redogörelse ger en bild av den verklighet FÅA och dess ledning levde i under den tid som behandlas i det här kapitlet. Källmaterialet hänvisar ofta till de svåra tider rederiet befann sig i och att krigets inverkan på rederiers flotta varit förödande. Det kan ändå konstateras att verkligheten inte var så enkel. Kriget hade visserligen medfört stora motgångar för FÅA, och förlusten av halva flottan kan naturligtvis inte förringas. Samtidigt mådde bolaget förhållandevis bra ekonomiskt och kunde, trots minskat tonnage och låga fraktpriser gå med vinst. Med det sagt skall inte redarnas fordringar för ersättning bagatelliseras, men det blir aktuellt att ta denna kunskap i beaktande då redarnas argument ställs mot de faktiska problem rederiet stod inför. Vid analysen i slutet av detta kapitel kommer jag att fokusera på förhållandet mellan argumenten och de ekonomiska realiteterna. Detta eftersom speciellt den här perioden var i ett slags brytningsskede vad redarnas drivkrafter beträffar.

4.1 Ny strategi

I fredsfördraget slogs det fast att Rådsryssland skulle återlämna 18 finska fartyg[269] och FÅA arbetade för att återfå fartygen *s/s Hektos* och *s/s Clio* i utbyte mot *s/s Polaris*.[270] *s/s Hektos* skadades vid bombningen av Kronstadt 1921 i samband med matrosernas revolt gentemot det kommunistiska partiet, skador som skulle undvikits om fartyget erhållits genast efter fredsfördraget i Dorpat. I september och oktober 1922 fick ägarna till dessa fartyg bogsera dem från Petrograd

---

[268] Suviranta, s. 62–86.

[269] *Navigator* (AB Finland–Amerika Linjen Oy), *Clio* (Wasa Nordsjö Ångbåts AB), *Hectos* (FÅA), *Avance* (Isbrytaraktiebolaget Avance), *Ansa* (Johan Pöntynen), *Adlercreutz* (Wiborgs Ångslups Aktiebolag), *Säkkijärvi* (Wiborgs Ångslups Aktiebolag), *Tähti* (Höyrylaiva osakeyhtiö Tähti), *Tenho* (Adam Hedlund), *Nalle* (A. Ahlström), *Kanerva* (Matti Mannonen), *Uro* (Aleks Janhunen), *Karhu* (oklart), *Lippo* (Kaarlo Pöyhiä), *Karl Boström* (Hansa Tukkukauppa & Laivaliike), *Halla I* (Aaro Arvilommi), *Toivo* (Enzo-Gutzeit osakeyhtiö) och *Eli* (Juho Kujala). Heikkinen (1975), s. 294–295. Riimala, s. 267–269. Skrivelse till regeringen undertecknad av åtta av fartygsägarna som var berörda av dessa fordringar, 3.11.1922, Hc:8, FÅA, SHIÅA.

[270] *s/s Polaris* färdigställdes 1899 för FÅA och blev 1914 rekvirerat av ryska staten och tvångssåldes 1915. *s/s Hektos* färdigställdes för Finska Lloyd 1903 och köptes av FÅA 1914. Fartyget rekvirerades 1915 och kapades av rödgardister på väg till Petrograd i april 1918. Återkom 1922 till FÅA. *s/s Clio* köptes begagnad av Wasa Nordsjö Ångfartygs Ab 1912 och omhändertogs av ryska staten 1916 men återkom till ägarna 1922 enligt fördraget i Dorpat. Det verkar som om FÅA försökte föreslå att Rådsryssland skulle få behålla *s/s Polaris* mot att *s/s Hektos* och *s/s Clio* återficks. Så gick det och *s/s Polaris* kom aldrig tillbaka medan de två övriga återvände till rederiet 1922. Pietikäinen & Sjöström, s. 31–71.

till finska hamnar för att där inspekteras och besiktas. Det visade sig att alla fartyg var i dåligt skick, och att renoveringen av dem sammanlagt skulle kosta ca elva miljoner mark. Renoveringen av *s/s Hektos* beräknades kosta knappt fyra miljoner, en betydande del av den totala summan. Ersättningsfordran för dessa fartygs iståndsättande riktades till finska staten i november 1922.[271] Den skrivelse som de berörda rederierna skickade till den finska regeringen 1922 gav emellertid inte resultat.

FÅA erbjöd sig i flera repriser att minska på den fordrade summan för att överhuvudtaget få någonting. Rederiet skrev i december 1927 till finska utrikesministeriet:

> Vi kunna visserligen förstå att svårigheter kunna yppa sig vid underhandlingarna med Sovjetregeringen […] men våga vi dock framhålla att det icke kan vara riktigt att ett enskilt bolag vållas den förlust som åstadkommes genom att en reglering icke under dessa år ernåtts. […] För att emellertid på vår sida än en gång bereda möjligheter för underlättande av en avveckling av frågan, äro vi villiga att åtnöja oss med lägre ersättningsbelopp och att själva taga på oss återstoden av kostnaderna.[272]

s/s Hektos betydelse för den finska handelsflottan lyftes upp som skäl för ersättningens nödvändighet. Fartyget hade iståndsatts på bekostnad av rederiet, och hade under flera år tjänat den finska handelsflottan. FÅA hade, som det största rederiet i Finland, kanske de bästa möjligheterna av alla att ställa krav på staten med hänvisning till republikens nytta. FÅA tänkte sig att ersättningen skulle betalas av Sovjetunionen, och att den finska staten skulle åstadkomma ett avtal genom diplomatiska förhandlingar. Ur arkivmaterialet framkommer inte om FÅA någonsin erhöll någon ersättning för *s/s Hektos*, som var en av FÅA:s trotjänare och seglade för rederiet till och med 1961, efter att ha kapats av tyskarna i Bergen 1940.

På samma sätt som Ryssland hade förberett sig för krig genom att införa fartygsvärnplikten, hade också Storbritannien sett till att förbereda sig genom att införa en lag som gav det brittiska amiralitetet rätt att rekvirera brittiska fartyg på brittiskt territorialvatten. Det slogs i samband med lagen fast att ”payment for their use and for services […] and compensation for loss or damage occasioned according to terms to be arranged as soon as possible after the said ship has been taken up, either by mutual agreement […] or failing such agreement by the award of a Board of Arbitrators”.[273] Rekvisition av privata fartyg, och

---

[271] Skrivelse till regeringen undertecknad av åtta av fartygsägarna som var berörda av dessa fordringar, 3.11.1922, Hc:8, FÅA, SHIÅA.

[272] Brev från FÅA till Ministeriet för utrikesärendena, 21.12.1927, Hc:8, FÅA, SHIÅA.

[273] David Foxton, ’A Thing ”Unknown to Law”: the Strange Case of the Admiralty Transport Arbitration Board’, s. 19–45, *Arbitration International*, vol. 18, no. 1, 2002. Citatet förekom

uppgörandet av kontrakt med redarna för ersättning, var således inget unikt för Ryssland. *Arbitration Board* var den arena dit brittiska redare skulle söka sig då de saknade kontrakt med staten för de fartyg som blivit rekvirerade. Det föreföll således naturligt, eller åtminstone som ett av få alternativ, att de finländska redarna skulle rikta sin fordran mot brittiska staten via denna instans. Trots att de inte var brittiska medborgare hade de ett antal fartyg som, i deras mening, hade rekvirerats av den brittiska staten. Eftersom det saknades kontrakt kunde fordringen följaktligen tas upp till behandling i denna tillfälliga skiljedomstol. *Arbitration Board* var som aktivast under kriget och till och med 1920, under vilken tid ca 330 miljoner pund betalades ut till redare vars fartyg rekvirerats. Skiljedomstolen fortsatte sin verksamhet till och med 1927. Efter 1920 fordrade sammanlagt 25 fordringsägare, inklusive de finska redarna, 3,5 miljoner pund varav endast 66 000 pund betalades ut.[274]

FÅA var inte det enda finländska rederiet vars fartyg rekvirerats och använts av brittiska staten under kriget. I TABELL 4 på s. 117 redovisas de rederier som tillsammans med FÅA riktade en fordran mot brittiska staten. FÅA hade täta samarbeten med alla företagen, som under de kommande två decennierna skulle samarbeta för att få ersättning från brittiskt håll.

I tabellen har jag försökt återge summor som är jämförbara med varandra. Under den här tiden fluktuerade den finska marken kraftigt, och summan under ett och samma år kunde variera mycket, vilket också är orsaken till att rederierna kom att göra fordringarna enligt det mer stabila pundet. Som exempel kan nämnas att pundet 1918 växlades till 39 mark, medan det 1919 växlades till 66 mark och 1920 till 105 mark. Det är därmed svårt att exakt beskriva fordringens värde i mark, men för att ge ett något sånär jämförbart värde utgick jag från 1918 års växlingskurs.

Tre av företagen ovan var regelrätta rederier medan de övriga var speditionsfirmor, som även hade ett antal fartyg. Lars Krogius bror Ernst Krogius, tillika direktör för Lars Krogius & Co., skötte även rederiet Finska Lloyd som grundats av bröderna. Samarbetet med FÅA var därmed naturligt. Wasa Nordsjö Ångfartygs Aktiebolag fusionerades 1926 med FÅA, som redan 1916 hade köpt aktiemajoriteten i rederiet.

De övriga fordringsägarna var speditions- och rederiföretaget J. W. Paulin, som påbörjade sin rederiverksamhet 1916 genom att införskaffa fartyget *s/s Alexa*. Fartyget blev genast rekvirerat av brittiska myndigheterna, först under en fyra månaders period 1916 samt åren 1918–1919.[275] J. W. Paulin kom att

---

som ett tillkännagivande i *London Gazette*, 3.8.1914.

[274] Foxton, s. 41.

[275] Claim made by the Finnish Government with regard to Finnish vessels used during the war by the Government of the United Kingdom, 30.7.1931, Official No.: C.470.M.200,

Rederi	Brittiska pund	Fmk, 1918 års värde	%
FÅA	219 244	8 638 000	41,8
WNÅA	87 719	3 456 000	16,7
Viktor Ek	60 022	2 365 000	11,5
Transito	10 710	422 000	2,0
K. Lundberg & Co.	15 390	606 400	2,9
J. W. Paulin & Co.	5 850	230 500	1,1
Finska Lloyd	125 675	4 952 000	24,0
Sammanlagt	**524 610**	**20 669 900**	**100,0**

Tabell 4 *Sju finländska rederier med fordran på Storbritannien 1925–1935. Källa: Claim made by the Finnish Government with regard to Finnish vessels used during the war by the Government of the United Kingdom, 30.7.1931, Official No.: C.470.M.200, 8:Z:3, UA, RA.*

utöka flottans storlek under mellankrigstiden, och hade 1940 fem fartyg på sammanlagt 20 000 bruttoregisterton. Rederiets verksamhet flyttade från Viborg till Åbo, och upphörde att existera i slutet av 1960-talet.[276] Ångfartygsaktiebolaget Transito baserade sin fordran på en drygt fem månader lång rekvisition av fartyget *s/s Tammerfors*, som var rekvirerat av brittiska staten från september 1916 till och med februari 1917, då fartyget sänktes. Eftersom rederiets fordran endast baserades på hyra för den rekvirerade tidsperioden, kan man anta att rederiet erhöll ersättning för fartyget trots att sänkningen skedde före Finlands självständighetsförklaring. Transito fusionerades 1924 med Ångfartygs Aktiebolaget Bore, som därmed i praktiken fungerade som fordringsägare under de kommande rättegångarna.[277] Gällande Viktor Eks andel ger inte historikerna någon närmare information. Speditionsfirman K. Lundberg & Co. inledde rederiverksamhet våren 1913, då företaget köpte fraktfartyget *s/s Trio*. Fartyget var

8:Z:3, UA, RA. Ilkka Seppinen, 'Paulin, Johan Werner', *Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. Studia Biographica 4*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, https://kansallisbiografia.fi/kansallisbiografia/henkilo/5765, 2.1.2020. Heikkinen (1975), s. 298. Enligt Heikkinen rekvirerades *s/s Alexa* 1918 och återgick i Paulins flotta 1919. Enligt sammanfattningen av fordran på Storbritannien baserades Paulins fordran på hyra för fyra månaders rekvisition. Det är således rimligt att anta att Paulin fick ersättning för den tid fartyget varit rekvirerat 1918–1919 eftersom detta var under Finlands självständighet.

276 Erkki Riimala, *Meren, kanavan ja laivojen Viipuri* (Helsinki 1991), s. 146–162.

277 Oscar Nikula, *Ångfartygs Aktiebolaget Bore 1897–1947* (Åbo 1947), s. 70–71.

företagets enda, och det ersattes med skonaren *Björkö* före företaget senare kom att koncentrera sig på bogserarångare.[278]

4.1.1 Finlands Londonambassad och Foreign Office

Finlands ambassads historia i London tog sin början 1918 som ett konsulat eftersom Finland ännu inte blivit erkänt av Storbritannien de jure, och således inte kunde ha en ambassad. Som representant för den unga republiken fungerade Rudolf Holsti (1881–1945), som inte stod nära senaten i dess tyskvänliga politik, och därför agerade på eget initiativ för att försöka rädda Finlands rykte. Holstis tid som Finlands representant i London blev inte långvarig, då han i början av 1919 skickades till Paris för att följa med fredsförhandlingarna.

Ossian Donner (1866–1957) blev hans efterträdare, ett uppdrag han innehade i sex år från 1919 till 1926. Under förhandlingarna i Nationernas förbund gällande Ålandsfrågan, spelade Donner en central roll. I sina memoarer om tiden som ambassadör berättar Donner sin version av hur åren i London tedde sig. 1924 ordnades den anglo-ryska konferensen i London, med syfte att reda ut diverse ekonomiska ärenden som inte blivit upprredda på grund av den ryska revolutionen. Från finskt håll hystes stora förhoppningar om att denna konferens skulle bringa rättvisa i fråga om alla de fordringar finska företag, däribland FÅA, gått miste om i och med freden i Dorpat. Enligt Donner lär ändå konferensen ha varit dödfödd, på grund av de totalt olika ideologiska synerna de två länderna stod för. Länderna lyckades ändå nå viss överenskommelse, tack vare Labour-partiets vänsterfalang som hjälpte till med att rädda ansiktet på den brittiska regeringen, som före konferensen ställt omfattande överenskommelser i utsikt. De finländska fordringarna diskuterades däremot inte.[279]

I Finlands Londonambassads arkiv finns en översikt över korrespondensen mellan den finska ambassaden i London och det brittiska utrikesministeriet (FO) samt andra brittiska myndigheter, rörande just de krav redarna kom att ställa på Storbritannien.[280] Denna översikt börjar 1918 med ett beklagande från *Ministry of Shipping* till Eugen Wolff,[281] över det faktum att de finska redarna

---

[278] Riimala, s. 227–228.

[279] Ossian Donner, *Åtta år* (Oxford 1927).

[280] I Finlands Londonambassads arkiv finns en stor mängd material rörande processen mellan de finska redarna och den brittiska regeringen. Största delen av det materialet är från första hälften av 1930-talet eftersom ärendet då behandlades i Nationernas förbund. Att det behandlades i Nationernas förbund betydde statlig inblandning vilket i sig förklarar varför största delen av materialet hänger ihop med förberedelserna inför detta. Men redan tidigare, då rederiet agerade på egen hand mot den brittiska staten fanns det kontakt mellan den finska ambassaden i London och det brittiska utrikesministeriet, FO.

[281] Eugen Wolff (1851–1937), en av grundarna till FÅA. Wolff hörde även till den delegation som under den här perioden åkte runt till olika länder i Europa för att reda ut möjligheterna till

kommit i kläm på grund av utvecklingen i Ryssland. Detta skrevs så tidigt som i februari 1918, mitt under brinnande inbördeskrig och långt innan freden i Dorpat. FÅA hade då inte hunnit fundera på livet efter kriget, och än mindre på de problem den ryska revolutionen kom att betyda för dem.[282]

I april samma år fortsatte korrespondensen mellan Finlands Londonbeskickning och FO med ett klargörande, att den brittiska regeringen inte hade haft andra val än att ta över de finländska fartyg som befann sig i brittiska hamnar. Tanken hade varit att fartygen skulle returneras till ägarna vid krigsslutet i det skick de övertagits. Som jag visat i KAPITEL 3 återkom dock endast ett av sex FÅA-fartyg som användes av britterna.

Under de resterande månaderna 1918 gick diskussionerna mellan Holsti och FO ut på att reda ut, huruvida de finska redarna var berättigade till den summa som var gängse hyra för chartring av neutrala staters fartyg. Brittiska regeringen sade sig vara ovillig att betala något till de finländska redarna, innan man kunnat klargöra Finlands neutralitet. Eftersom Finland då fartygen omhändertogs var en del av Ryssland, gick diskussionen ut på att bestämma när Finland blev självständigt, och således neutralt. Från finsk sida hävdades 4 december 1917 vara rätt datum medan britterna inte höll med, och ville flytta fram datumet så långt som möjligt för att minska den eventuella ersättningen.

I början av 1919 lyckas Holsti få fem[283] finländska fartyg frigivna, och i slutet av 1920 gick den finska ambassadens arbete i frågan ut på att få ersättning för de fartyg som använts och gått förlorade. I ett brev till FO lyfte Ossian Donner upp det enda fall där Storbritannien tagit ansvar för rekvirering och användning, nämligen FÅA:s *s/s Titania*. I ett försök att skapa ett prejudikat i frågan lyfte Donner upp det faktum att det fanns flera fartyg som Storbritannien använt, och som gått förlorade men där ägarna inte fått någon ersättning. De fartygen var *s/s Hesperus* (FÅA), *s/s Algol* (FÅA), *s/s Heracles* (Finska Lloyd) och *s/s Hermes* (Finska Lloyd).[284]

Följande år gick korrespondensen mellan Donner och FO till stora delar ut på att FO förklarade att den brittiska regeringen, om det överhuvudtaget blev aktuellt, skulle ersätta den ryska staten och inte de finska redarna. Detta eftersom den ryska staten hade rekvirerat fartygen, medan britterna endast använt dem enligt den överenskommelse som de allierade staterna hade ingått. Donner hävdade å sin sida, att de enda som under kriget hade haft laglig rätt att

---

inrättande av finska beskickningar.

[282] Korrespondensöversikt mellan Finlands Londonambassad och *Foreign Office* samt andra brittiska myndigheter, 8:Z:1, UA, RA.

[283] *s/s Sicilia* (Viktor Ek), *s/s Bjarmia* (Wasa Nordsjö Ångfartygs Aktiebolag), *s/s Leda* (FÅA), *Agnes* (oklart) och *s/s Alexa* (J. W. Paulin).

[284] Korrespondensöversikt mellan Finlands Londonambassad och *Foreign Office* samt andra brittiska myndigheter, 8:Z:1, UA, RA.

rekvirera finskregistrerade fartyg, var den rekvisitionskommitté som fanns på Sveaborg. Som bekant hade denna kommitté inte godkänt några rekvireringar utanför finskt territorialvatten. Då detta enligt Donner var en förutsättning för rekvisition av finska fartyg, kunde det inte hävdas att Ryssland hade rekvirerat dessa fartyg på lagliga grunder. FO svarade att man endast hade haft kontakt med en man vid namn Ostrogradsky (engelsk stavning), som fungerade som ryska regeringens representant i London under kriget. Enligt FO var det han som godkänt alla rekvireringar, och att det inte spelade någon roll i sammanhanget på vems order rekvisitionskommittén agerade. Senare beklagade Donner i sin kontakt med Krogius det faktum, att han inte fått vetskap om denna Ostrogradsky innan han varit i kontakt med FO.[285]

Den ryska regeringskommitténs i London befogenheter skulle flera gånger under årens gång bli föremål för granskning. Ossian Donner ville att FO skulle bevisa att Ostrogradsky hade agerat på ryska order och inte på eget initiativ. I ett senare brev från FO hävdas det att han inte agerat enligt personliga order från Petrograd, utan utgående från ”his power as Plenipotentiary”[286] det vill säga på eget initiativ.[287] Detta gäller tiden då fartygen rekvirerades, det vill säga före februarirevolutionen. Det framgår inte exakt vilken position denne Ostrogradsky hade inom den ryska regeringskommittén. Som tidigare framgått var han inte ordförande för kommittén, men det är möjligt att han var ansvarig för någon av de fem avdelningar som regeringskommittén bestod av.[288]

Korrespondensen kring ärendet var under denna tid inte särskilt livlig och om det 1921 skickades 21 brev mellan Donner och FO i ärendet växlades det 1922 fyra brev och 1923 två. Den 24 juli 1923 kontaktade Donner FO med ett erbjudande från FÅA som gick ut på att rederiet skulle nöja sig med 60 procent av kravsumman, som enligt brevet motsvarade £ 600 000,[289] och att rederiet lovade investera summan i ett fartygsprojekt på brittiskt varv. Detta förslag föll dock inte i god jord och Donner fick genast avslag på sin förfrågan. Det förblev för övrigt inte enda gången FÅA erbjöd sig att investera kravsumman i den brittiska varvsverksamheten, eftersom rederiet på 1960-talet försökte med samma knep.

---

[285] Korrespondensöversikt mellan Finlands Londonambassad och *Foreign Office* samt andra brittiska myndigheter, 8:Z:1, UA, RA.

[286] Korrespondensöversikt mellan Finlands Londonambassad och *Foreign Office* samt andra brittiska myndigheter, 8:Z:1, UA, RA.

[287] *Plenipotentiary* betyder en befullmäktigad person. I det här fallet var Ostrogradsky befullmäktigad att sköta ryska statens ärenden på brittisk mark.

[288] Babitjev.

[289] Fordringen gentemot brittiska staten inför *Arbitration Board* var £ 524 600.

4.1.2 Processen mot brittiska staten tar sin början

FÅA:s verkställande direktör Henrik Ramsay hade vid ett besök i London 1921 varit i kontakt med två brittiska jurister, för att utreda möjligheterna för att stämma den brittiska staten på ersättning för utebliven hyra och förlorade fartyg. De tillfrågade juristerna ansåg att möjligheterna för de finländska redarna att vinna ett sådant mål var små. I FÅA:s förvaltningsråds mötesprotokoll från juni 1921 går följande referat att läsa:

> Då utsikterna till en gynnsam lösning genom diplomatiska förhandlingar sålunda syntes vara rätt små, konfererades med två engelska jurister, hvilka båda uttalade att F.Å.A såsom saken låg icke hade några utsikter att vinna en process i England. En engelsk domstol skulle, enligt dessa juristers uttalande, grunda sitt utslag på den omständigheten att ångarena rekvirerades af en rysk komité, och att denna rekvisition, om äfven formellt oriktig, dock fullbordats utan att de finska redarena stoppade båtarnas användning. De finländska redarena hade sålunda lämnat den ryska komitén resp. den Ryska Regeringen kredit, och finge nu stå för följderna af den Ryska Regeringens sammanbrott.[290]

Med facit på hand hade FÅA sparat mycket pengar om de hade lyssnat på de råd man fått. Det här citatet bör hållas i minnet längre fram i avhandlingen, då många av de argument som senare användes i rättegångssalarna och i den diplomatiska korrespondensen hade stora likheter med de argument de brittiska juristerna använde.

Förvaltningsrådet beslöt under mötet i juni 1921 att tillsammans med Finska Lloyd försöka få ersättning för *s/s Hermes*, ett Lloyd-ägt fartyg med bra utsikter för ersättning, eftersom det brittiska amiralitetet erkänt ett visst ansvar.[291] Den plan som förvaltningsrådet målade upp, gick ut på att vänta till det Finska Lloyd erhållit ersättning för *s/s Hermes* och sedan gå vidare med FÅA:s ersättningsfordringar utgående från det nyskapade prejudikatet. I protokollet konstaterades att FÅA ”under inga omständigheter skulle […] afstå från sina anspråk, utan skulle vid gynnsam tidpunkt åter upptaga dessa”.[292]

FÅA ansåg sig ha rätten på sin sida, och att man tids nog skulle få upprättelse. FÅA:s moraliska rättigheter till ersättning kom att bli det oftast använda argumentet, men det är anmärkningsvärt att det användes så tidigt som 1921. Således var processen redan nu på väg in i sin andra fas, som kom att överlappa den första fasen under en stor del av ersättningsprocessens existens.

---

[290] Förvaltningsrådets protokoll, 7.6.1921, Cb:17, FÅA, SHIÅA.

[291] Finska Lloyd hänvisade även i fortsättningen till *s/s Hermes* i sina fordringsanspråk mot den brittiska staten, vilket tyder på att rederiet inte fick ersättning för fartyget.

[292] Förvaltningsrådet protokoll, 7.6.1921, Cb:17, FÅA, SHIÅA.

Uttalandet om att återuppta ärendet vid gynnsam tidpunkt tolkar jag som en förhoppning, om att de brittiska politikerna tids nog skulle varsebli den moraliska miss som skett och rätta till missförståndet. Tanken om moralisk rättvisa verkar ha spelat in då FÅA inte lyssnade på de brittiska juristernas råd, utan istället hoppades på en förändrad brittisk syn på saken. De juridiska argumenten bet inte på redarna som ansåg sig orättvist behandlade, och som ville se rättvisa skipad till vilket pris som helst.

Under 1920-talets inledande år hoppades såväl redarna som den finska regeringen kunna bringa rätsida i ärendet på diplomatisk väg. Det brittiska utrikesministeriets avoga inställning till att vidkännas ett brittiskt ansvar, fick ändå redarna att överväga juridiska aktioner. I juni 1921 hade redarna kommit till slutsatsen att ersättning endast kunde fås på juridisk väg.

Ett drygt år senare, i augusti 1922, berättade verkställande direktör Ramsay på förvaltningsrådets möte om sin resa till London. Ramsay hade undersökt olika alternativ, och menade att allt hopp inte var ute även om möjligheterna till en gynnsam utgång i brittisk domstol var små. Rederiet valde att fortsätta sin strävan att få den ersättning man såg sig berättigad till. Bolagets ledning skulle, enligt protokollet, energiskt hålla frågan vid liv, så länge det fanns en chans att få några pengar.[293] I december 1923 hade Krogius och Ramsay igen besökt London, och engagerat en brittisk jurist med uppdrag att reda ut möjligheterna till och utsikterna för en eventuell domstolsprocess.[294] I mars 1924 meddelades att advokaten i London fått alla dokument av intresse, och att det nu återstod att invänta juristens svar samt ”Counsel’s opinion”, en form av juridiskt utlåtande.[295]

> Undertecknad redogjorde för resultatet av underhandlingarna i England rörande ersättning för under kriget förlorade fartyg, och hyror för dessa, varav framgick att de sakkunniga ansågo en process hava utsikter att lyckas och tillrådde en sådan, samt att kostnaderna beräknades stiga till ca. £. 2.500:–. På F.Å.A’s andel skulle falla högst £ 750/1.000:–. Direktionen beslöt att för Förvaltningsrådet föreslå väckande av rättegång i frågan.[296]

I och med detta protokollutkast från 1924, undertecknat Henrik Ramsay, tog de rättsliga processerna mot Storbritannien sin början. En långdragen process, som kostade betydligt[297] mer än vad man 1924 uppskattade, hade inletts.

---

293 Förvaltningsrådets protokoll, 16.8.1922, Cb:17, FÅA, SHIÅA.

294 Förvaltningsrådets protokoll, 12.12.1923, Cb:17, FÅA, SHIÅA.

295 Förvaltningsrådets protokoll, 4.3.1924, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

296 Direktionens protokoll, 17.5.1924, Cb:19, FÅA, SHIÅA.

297 I arkivmaterialet finns inga summerande beräkningar för vad hela processen kostade rederiet, men i början av 1950-talet rättfärdigar Birger Krogius fortsatta åtgärder med att processen dittills kostat bolaget £ 50 000.

”Förvaltningsrådet beslöt berättiga Direktionen att vidtaga alla för drivande av rättegången nödiga åtgärder, och ansåg frågan om utgifter väl kunna motiveras av de höga belopp fordringarna gälla.”[298] Förvaltningsrådet godkände direktionens förslag om inledande av rättegång gentemot Storbritannien.

Redan innan direktionen beslutat att inleda rättstvisten, hade frågan diskuterats i förvaltningsrådet. Förvaltningsrådet skulle i huvudsak komma att vara det organ som diskuterade den brittiska rättegången. Som jag tidigare visat hade FÅA rätt snabbt efter kriget överkommit de mest akuta ekonomiska problemen som decimeringen av flottan hade medfört. Erhållandet av ersättningarna var således inget direkt måste för rederiets överlevnad, varför förvaltningsrådet med Lars Krogius i spetsen kunde sköta om ärendet.

FÅA hade vid det här laget fått flera juridiska utlåtanden, som hade skiftat i bedömningen beträffande ärendets eventuella utgång. Rederiet hörde i detta fall det man ville höra. Tidigare juridiska utlåtanden hade talat emot några som helst chanser att vinna i brittisk domstol. Då hade FÅA slagit dövörat till, medan man två år senare valde att föra ärendet vidare efter att ha fått ett positivt utlåtande. Rederiet satsade så mycket resurser som möjligt på att förbereda processen. Detta vittnar om ärendets betydelse för rederiet, då förvaltningsrådet i oktober 1924 beslöt lägga ”all kraft från Bolagets sida för att få en lycklig utgång till stånd”.[299]

I början av november 1925, då de finländska redarna hade stämt den brittiska staten på ersättning, återkom ärendet i diskussionerna mellan Ossian Donner och FO. Det finländska utrikesministeriet hade önskat att ytterligare diplomatiska försök skulle göras, för att klargöra att det enligt dåvarande bestämmelser i Ryssland inte varit möjligt att rekvirera finländska fartyg utanför Östersjön. Trots att argumentet använts tidigare, ombads Donner poängtera skillnaderna mellan kejsardömet Ryssland och Storfurstendömet Finland, samt att överenskommelsen mellan Storbritannien och Ryssland inte kunde omfatta den finländska handelsflottan. Det föreslogs även att ärendet skulle flyttas vidare till internationell behandling i antingen *Permanent Court of International Justice*[300] eller *Permanent Court of Arbitration*, mer känd som Haagtribunalen. FO svarade att det absolut inte kunde bli aktuellt med en internationell behandling av ärendet, eftersom fordringsägarna redan dragit ärendet inför brittisk domstol, *Admiralty Transportation Arbitration Board*.[301]

---

[298] Förvaltningsrådets protokoll, 22.5.1924, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

[299] Förvaltningsrådets protokoll, 7.10.1924, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

[300] Verksamheten upphörde 1945 men motsvaras idag av Internationella domstolen i Haag.

[301] Korrespondensöversikt mellan Finlands Londonambassad och *Foreign Office* samt andra brittiska myndigheter, 8:Z:1, UA, RA.

Avtalet mellan Storbritannien och Ryssland omfattade, som redan framkommit, fartyg från den ryska handelsflottan och den statskontrollerade *Dobroflot*. Avsaknaden av den finska handelsflottan i avtalet, låg till grund för redarnas konstanta fokus på skillnaden mellan det finska och det ryska fartygsregistret. Överenskommelsen slog även fast att redarna skulle kontaktas för att uppgöra kontrakt om användningen av deras fartyg. Kontrakten mellan ryska staten och de finska redarna, för fartygen utanför Östersjön förblev ogjorda. Hade de gjorts upp skulle det ha varit odiskutabelt vem som rekvirerat fartygen, även om britterna använde dem.[302]

Hufvudstadsbladet kunde i november 1925 meddela att ärendets behandling skulle inledas den 2 december, och att Lars Krogius och Hjalmar Procopé skulle höras i den brittiska domstolen *Arbitration Board*. Därutöver var möjligheterna stora att även Gustaf Wrede och kapten Jokinen, som varit medlemmar av rekvisitionskommittén, även skulle kallas till London för att vittna. Professor Otto Hjalmar Granfelt skulle fungera som juridisk rådgivare i de frågor som berörde storfurstendömet Finlands särställning i det ryska imperiet.[303]

Lars Krogius vittnade 1925 inför *Arbitration Board*, genom att redogöra för händelseförloppet gällande de av ryska och brittiska myndigheter rekvirerade FÅA-fartygen, från och med inrättandet av rekvisitionskommittén på Sveaborg till och med slutet av kriget. Han förklarade att oklarheterna varit många, och att rederiet på grund av dåliga förbindelser gett sina agenter Charles Gee & Co. i London fullmakt att agera i rederiets ställe. Ibland hade Krogius levt i tron att ersättning skulle betalas i London, medan han samtidigt gjort allt som stod i hans makt för att få till stånd ett kontrakt med de ryska myndigheterna. I London meddelades FÅA:s agenter att kontrakt skulle göras upp i Petrograd, medan Krogius i Petrograd av ryska myndigheter blev informerad om att kontrakten skulle undertecknas i London där också ersättningen skulle betalas ut.

Lars Krogius beskrev oklarheterna, och upprepade ett löfte han ska ha fått av amiral Bruno Armfelt februari 1916:

> In February 1916 Baron Armfelt (Chairman of the Requisitioning Committee) warned me that our steamers then trading outside the Baltic would be requisitioned by the British Government. I told him we could not agree. He replied: 'If you do not agree the British Government will make it impossible for you to trade but otherwise the British Government will give you 30/– per deadweight ton and guarantee all risks.'[304]

---

[302] Överenskommelse mellan Storbritannien och Ryssland angående användning av fartyg för transport, 8:Z:3, UA, RA.

[303] Hufvudstadsbladet, 20.11.1925.

[304] Vittnesmål av Lars Krogius inför *Admiralty Transportation Arbitration Board*, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

De oklarheter som Krogius menade existerade fanns mellan de ryska myndigheterna och den ryska kommittén i London. Det var oklart var kontrakten skulle undertecknas, och var ersättningen skulle betalas ut. Brittiska staten omnämns ändå aldrig som eventuellt ersättningsskyldig. Det enda i Krogius vittnesmål som vittnar om att brittiska staten skulle stå för ersättningen, är en rysk tjänstemans utsago.

Det fanns inget i Krogius vittnesmål som kunde bevisa att den brittiska staten var ersättningsskyldig. Krogius framhöll vidare att FÅA erhållit ersättning för hyra av fartygen efter Finlands självständighetsförklaring 4 december 1917, medan ersättning för förlusten av *s/s Hermes*,[305] *s/s Hesperus* och *s/s Algol* inte erhållits.[306]

Krogius berättade efter sin hemkomst från London för *Hufvudstadsbladet*, hur regeringens försvarsadvokat hade rättfärdigat den brittiska statens agerande. Storbritannien och Ryssland hade under kriget slutit ett avtal, där de kommit överens om att bistå varandra med bland annat fartyg, som i britternas ögon friade dem från allt ansvar. Den finländska delegationens protest, innehållande en juridisk rapport om skillnaderna mellan storfurstendömet och kejsardömet, viftades bort av ordföranden med hänvisning till att dessa skillnader inte var relevanta för det ifrågavarande målet. Utgående från innehållet i artikeln, var chanserna för ett för redarna positivt utfall små. I artikeln spekulerades det om fortsatta möjligheter, och såväl appellation till högre brittisk instans som behandling i mellanfolkligt forum nämndes som alternativ.[307]

4.2 FÅA & Co. mot den brittiska staten

Lagen under vilken ärendet behandlades i *Arbitration Board* gick under namnet *Indemnity Act 1920*. Lagen var avsedd för att behandla fall där privatpersoner eller företag hade fordringar på staten som var kopplade till första världskriget. De finska redarna skulle tvingas bevisa att Storbritannien, och inte Ryssland, hade rekvirerat fartygen. De finländska redarna hade byggt upp sitt mål utgående från detta krav, och hoppades kunna få ersättning genom att bevisa att det var Storbritannien som rekvirerat de 13 fartygen. Domen i *Arbitration Board* kom den 26 januari 1926, och påpekade den uppenbara bristen på bevis för att de finska fartygen skulle ha rekvirerats av brittiska staten. Den brittiska staten ansågs därmed inte skyldig att betala de finska redarna den ersättning de fordrade.

---

[305] *s/s Hermes* var ägt av Finska Lloyd och förekom i detta sammanhang eftersom Lars Krogius även var ordförande för det bolaget som även hade fordringar på brittiska staten.

[306] Vittnesmål av Lars Krogius inför *Admiralty Transportation Arbitration Board*, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[307] Hufvudstadsbladet, 22.12.1925.

> We find as facts:
>
> I. That these steamers were not nor was either of them requisitioned by or on behalf of Great Britain.
>
> II. That they were each of them requisitioned by or on behalf of the Government of Russia.
>
> III. The user for shipments to France was due to the age and want of strength of these steamers and their unfitness for the arduous voyage to the White Sea.[308]

Enligt domen baserade fordringsägarna sina krav på påståendet, att den brittiska staten hade rekvirerat fartygen och därmed skulle betala ersättning för hyra och i vissa fall för förlorade fartyg. Fordringsägarnas uppfattning stämde inte överens med den brittiska statens. De båda sidorna kunde enas om att de 13 fartygen hade använts av den brittiska staten under första världskriget. Uppfattningen om vem som var ersättningsskyldig var däremot divergerande. Britterna hävdade att de använt fartygen eftersom Ryssland hade tillhandahållit dem. Det var enligt brittisk uppfattning Ryssland som var ersättningsskyldigt.

Det mesta jag hittills visat har vittnat om hur Lars Krogius under kriget gjorde allt för att upprätta kontrakt med ryska myndigheter. Britterna hade redan 1916 varit tydliga med att de inte skulle ersätta de finländska redarna, och därefter hade Krogius inte riktat krav i den riktningen. Att redarnas fordran nu riktades mot brittiska staten förklaras med att det var rederiets enda möjlighet till ersättning, och därmed hade rederiet tvingats ändra ståndpunkt i fråga om vem som hade rekvirerat fartygen.

De finska redarnas argument för varför den brittiska staten var ersättningsskyldig, gick ut på resonemanget att begreppet rekvirering är en kombination av tagande och brukande. De menade att en rekvisition inte är komplett utan båda beståndsdelarna, och att Storbritannien således gjort sig skyldigt till rekvirering i och med att de finländska fartygen användes av den brittiska staten under kriget. Domstolen ansåg å sin sida att det inte räckte med en beståndsdel, och framhöll därmed den brittiska statens oskuld.

Andra argument som de finländska redarna hade använt, var skillnaden mellan Storfurstendömet Finland och Kejsardömet Ryssland. Fartygsvärnplikten gjorde som bekant skillnad på det finländska och det ryska fartygsregistret, ett faktum de finländska redarna ansåg räcka för att bevisa att ryska staten inte hade haft mandat att rekvirera finländska fartyg. Redarna försökte således påvisa brittiskt ansvar, även om britterna handlat i god tro. Även denna argumentation sköts ned av britterna som konstaterade att alla, såväl finländska som ryska, fartyg hade seglat under en och samma ryska flagga. Enligt domstolen fick

[308] Domen i *Admiralty Transportation Arbitration Board*, 8:Z:3, UA, RA.

britterna meddelande från den ryska kommittén i London då något ryskt fartyg låg vid hamnen, varefter fartyget vid behov rekvirerades. I det skedet gjordes ingen skillnad på fartygsregister, utan avgörande var under vilken flagga fartyget seglade.

Även den ryska kommitténs aktivitet i London, samt den överenskommelse som upprättats mellan Storbritannien och Ryssland, behandlades i domen. Vidare dryftades huruvida tsaren som storfurste av Finland hade haft rätt att rekvirera finska fartyg. Då de finska redarna hävdade att tsaren inte haft sådan rätt visade sig den brittiska skaran rättslärda mer skeptiska till en så beskuren makt, speciellt i de kristider som då varit rådande:

> No authority was cited for this and the prerogative to requisition in time of national emergency would be stultified by any such limitation. This prerogative is akin to the right of self defence and is enshrined in the maxim 'salus Populi est surprema [sic] lex'.[309]

Britterna menade att det inte kunde vara möjligt med en lag som hindrar ett lands handlande under krissituationer på det viset. Det latinska citatet syftade till den romerska maxim som gick ut på att folkets välfärd är den högsta rättvisan, och att staten därför vid behov kan sätta sig över lagen för att uppnå det. Den ryska kejsaren hade således haft rätt att, i de extrema tider riket befann sig i, sätta sig över lagen för att trygga folkets säkerhet. Att åsikterna gick isär är tydligt. Hade inte Sveaborgs rekvisitionskommitté följt bestämmelsen om finskt territorialvatten så noggrant hade britternas ståndpunkt lättare kunnat accepteras. Det var ändå endast i samband med fartyg rekvirerade utanför Östersjön som denna bestämmelse kränktes, och därmed är det förståeligt att de finländska redarna höll fast vid denna lagvidrighet som ett av sina främsta argument.

Att stå i brittisk domstol och hänvisa till utländska lagar som inte längre var i kraft kan däremot anses vara rätt besynnerligt, och föga överraskande godtog inte britterna argumentet som juridiskt bindande. Enligt domstolen fanns det som helhet inte tillräckligt starka argument för att avgöra ärendet med hänvisning till *Indemnity Act 1920*. Trots alla invecklade diskussioner gick rättegången, när allt kom omkring, ut på den till synes enkla frågan huruvida det var den brittiska eller den ryska regeringen som hade rekvirerat fartygen. Domstolens slutsats var att den ryska staten hade rekvirerat fartygen, och att den brittiska endast använt dem med hänvisning till den överenskommelse som undertecknats mellan de två stormakterna under kriget då de var allierade.

Britterna hänvisade till överenskommelsen som tillräckligt bevis för sin sak. De finländska redarna ansåg däremot att ryska staten inte hade haft rätt att rekvirera finska fartyg utanför Östersjön, och att det därför var den brittiska staten som rekvirerat fartygen. Med ett ordentligt uppgjort kontrakt hade ryska staten

---

[309] Domen i *Admiralty Transportation Arbitration Board*, 8:Z:3, UA, RA.

tvingats ta itu med ersättningsfrågan under kriget, istället för att lämna allt till bolsjevikerna och britterna.

Resultatet blev att de finländska redarna involverades i långa rättegångstvister. Det går också att argumentera för att redarna själv skapade de långa tvisterna tack vare sin envishet. Den ryska byråkratin, revolutionerna och Finlands självständighet fungerade som katalysator för denna långa process, medan redarnas tro på moralisk rättvisa fungerade som bränsle i den långa kampen.

Domens utfall var knappast en stor överraskning då bristen på bevis var alltför stor. De moraliska förtecken ärendet allt mer kom att få, förklarar varför FÅA och de andra rederierna valde att bortse från dessa juridiska brister. De hoppades på britternas förmåga att se till den orätt de blivit utsatta för, och ersätta redarna som plåster på såret. Redan innan ärendet drogs inför domstol hade experter ansett att chanserna att vinna en sådan tvist i brittisk domstol var små. Vid en analys av förberedelsearbetet och domen blir det tydligt att redarna hade haft möjlighet att undvika nederlaget om de sett på ärendet rent juridiskt.

Efter nederlaget i *Arbitration Board* vändes blickarna mot den internationella arenan, och en mycket grundligare förberedelse gjordes för att undvika ett liknande misslyckande. Då ärendet gick till mellanstatligt forum, kopplades den finländska ambassaden in på ett djupare plan än tidigare. Redarna kunde inte själv uppträda inför Nationernas förbund, utan kom att representeras av Finlands representant Rudolf Holsti.

4.3 Sammanfattning

Då freden i Dorpat undertecknades ändrades förutsättningarna för många finländska företagare. Fastän fordringsägarna på Rådsryssland var många, var FÅA den största enskilda fordringsägaren. Rederiet påverkades av den nationella fredskrisen som var av ekonomisk karaktär, och med en kraftigt reducerad flotta var det viktigt för FÅA att få ersättning för att bekosta de upprustningar och nyanskaffningar man stod inför. I samband med undertecknandet av fredsfördragen i Dorpat kom de ekonomiska argumenten småningom att ge företräde för nästa fas, *den moraliska rättvisan*.

Det är lätt att i efterhand ta britternas parti, och fråga sig varför inte de envisa finska redarna förstod att ge upp medan tid var. Sett ur redarnas perspektiv blir ärendet mer mångfacetterat, och rent ekonomiska eller juridiska fakta får ställas åt sidan. De första två faserna började redan under tidigt 1920-tal överlappa varandra. Behovet av ersättningen av ekonomiska orsaker skulle komma att hamna i skymundan, även om de ekonomiska realiteterna inte helt försvann. Ersättningarna hade kunnat bidra till ett nyare och större tonnage än det rederiet förfogade över. Företagets överlevnad hängde ändå aldrig på den sköra tråd som dessa ersättningar representerade.

Finland hade varit en del av Ryssland länge, och många realister såg under krigets inledande två år inte ett självständigt Finland som en realistisk möjlighet på kort sikt. Det var få som 1916 trodde att kriget skulle sluta som det gjorde. Lars Krogius var en av dem. Att allt eskalerade så snabbt som det gjorde 1917, hade i detta sammanhang ödesdigra konsekvenser. Att de finska redarna inte fick de ersättningar de ansåg sig berättigade till av Rådsryssland var något de fick finna sig i, det hade slagits fast i fredsvillkoren i Dorpat. Ramsay och framförallt Krogius verkar ändå ha känt sig orättvist behandlade och värda ersättning av någon part. Tron på den brittiska regeringens välvilja var stor till en början. Den rättviseargumentation redarna ägnade sig åt blev mer avgörande för hur ärendet drevs vidare än de summor det hela handlade om.

Arbetet med att förbereda domstolsprocessen gick till stor del ut på möten mellan FÅA:s ledning, och olika brittiska aktörer. Gällande behandlingen av ärendet i *Arbitration Board* saknas den typ av korrespondens, som i mycket större grad finns bevarad rörande behandlingen i Nationernas förbund. Direktionens och förvaltningsrådets protokoll ger ändå en bild av hur tankegångarna gick. Redarna fick utlåtanden från olika juridiska experter innan ärendet fördes vidare. Två brittiska jurister avrådde redarna från att föra ärendet till *Arbitration Board*, eftersom chanserna att vinna i brittisk domstol mot den brittiska regeringen ansågs vara väldigt små. Andra experter rådde däremot annorlunda, och FÅA:s direktion valde att lyssna till de senare. Redan innan ärendet behandlades började röster höjas för att ärendet istället borde behandlas i internationell domstol, eftersom behandlingen där kunde bli mer objektiv. Då Finlands ambassad i London föreslog detta för det brittiska utrikesministeriet, löd svaret att det var för sent eftersom de finländska redarna redan stämt staten.

I sin iver verkar redarna ha kört med intellektuella skygglappar och endast lyssnat till det man ville höra. Känslan av orättvisa efter freden i Dorpat, och den alltmer tilltagande förhoppningen om den moraliska rättvisans seger, fungerar som huvudsaklig förklaring till varför redarna agerade som de gjorde. De ansåg troligtvis att spiralen av orättvisor inte kunde fortsätta för evigt, och att alla möjligheter var värda att gripa tag i. I det här skedet av ersättningsprocessen ansågs inte utgifterna för ärendets behandling vara för stora. Det är i detta känslolandskap som vi måste leta efter orsakerna till att redarna fortsatte sina strävanden efter ersättning.

FÅA:s inslag i fredskrisen var på väg in i sin andra fas redan innan ärendet behandlades i *Arbitration Board*. Lars Krogius spelade en central roll i upprätthållandet av detta rättvisenarrativ, och i sin nya roll som ordförande för förvaltningsrådet kunde han i större utsträckning fokusera på dessa frågor. Lars Krogius gjorde den här ersättningsprocessen till något av ett skötebarn, och det blir redan i det här kapitlet tydligt att han ville nå en gynnsam lösning på denna upplevda orättvisa.

Kan man överhuvudtaget tala om en fredskris när det gått så många som åtta år efter krigets slut, och då rederiet inte befann sig i absolut ekonomisk kris? Utgående från tidigare fredskrisforskning kan man ganska snabbt svara jakande på den frågan. Åtta år är inte någon lång period vad fredskriser beträffar, och även om man skulle studera detta fall endast utgående från ett ekonomiskt perspektiv skulle studien kunna sträckas åtminstone så långt som till 1926. FÅA var aldrig nedläggningshotat, men det existerade under 1920-talet en ekonomisk kris inom den finländska handelsflottan. Den dåliga handeln under så gott som hela 1920-talet medförde oroliga tider för rederinäringen som inte hade frakter nog att sysselsätta sina flottor.

Hade ärendet varit enbart av ekonomisk karaktär hade FÅA troligtvis lagt ner försöken att nå ersättning senast efter domen i *Arbitration Board*, möjligtvis rent av redan efter freden i Dorpat. Argumentationen rörande rederiets moraliska rätt till ersättningar förekom tidigt, och alla motgångar verkar ha gett än mer orsak till fortsatta försök.

Att beakta också andra än enbart ekonomiska argument breddar förståelsen av krigets effekter eftersom kravet på moralisk rättvisa bottnade i de händelser som skett under kriget, med de efterföljande revolutionerna och Finlands självständighet som tydliga katalysatorer. FÅA hade kritiserat rekvireringen av sina fartyg utanför Östersjön, och gjort allt som stod i rederiets makt för att ingå kontrakt med de ryska myndigheterna. Krogius känslolandskap hade alltmer kommit att handla om orättvis behandling, även om detta argument redan förekom före krigets slut. Tron på myndigheterna hade han ändå bevarat fram till oktoberrevolutionen, Finlands självständighet och freden i Dorpat, varefter hans känsla av att vara drabbad av orättvisa ökade.

Huruvida forumet för redarnas kamp om ersättning var rätt är en berättigad fråga. Med den bolsjevikiska regimen som arvtagare till det tsarryska imperiet fanns det ändå få vägar att gå om målet var att få ersättning. Finska staten hade inga möjligheter att ersätta sina medborgare, och därmed gjorde de finska redarna allt för att bli kompenserade. Redan innan behandlingen i *Arbitration Board* hade redarna önskat behandling i internationell domstol för en rättvisare behandling. Efter nederlaget i London kom ärendet att tas över av den finska regeringen, och flyttas till Genève och Nationernas förbund.

5 ÄRENDET BEHANDLAS I NATIONERNAS FÖRBUND 1926–1935

> Ordföranden redogjorde för utvecklingen av rättegången i England. Arbitration Board hade förkastat de finska ersättningsanspråken under påstående att det icke var bevisat att fartygen varit under engelsk rekvisition. Efter konferens med sakkunniga i Finland (professorerna Erich och Granfelt) samt advokaterna i England hade beslutats att icke appellera domen. Däremot hade man vid konferensen med ovannämnda sakkunniga stannat vid den uppfattningen att frågan skulle föras vidare genom att söka komma till internationell domstol eller möjligen därförutan till uppgörelse med engelska regeringen.[310]

Redan innan ärendet behandlades i *Admiralty Transportation Arbitration Board* hade FÅA i samråd med finska utrikesministeriet dryftat möjligheten att flytta över ärendet till internationell domstol där möjligheterna till en mer objektiv behandling ansågs vara större. Britterna hade då inte godkänt förslaget eftersom de finländska redarna redan hade fört ärendet till brittisk domstol, något som inte gick att återkalla. I januari 1926 hade ärendet behandlats i den brittiska domstolen och fått avslag varefter redarna, med hjälp av sina juridiska experter, valde att ta ärendet vidare till internationell domstol. Det var således ingen ny idé som infann sig mitt i all desperation över nederlaget i London utan hade högst antagligt varit en del av planen redan tidigare.

I det här kapitlet studerar jag det skede av undersökningsperioden då ärendet behandlades i Nationernas förbunds råd. Privatpersoner kunde inte lägga fram ett ärende för NF:s råd, och därför kopplades finska staten in för att föra de finländska redarnas talan. Jag kommer att visa hur redarna och den finska regeringen förhöll sig till ärendets utveckling, och således kommer det att vara av intresse att fråga sig varför den finska staten överhuvudtaget tog sig an det här fallet. Frågan på vilket sätt Lars Krogius och Henrik Ramsay argumenterade för ärendets fortsatta behandling tillsammans med den finska regeringen är också central i det här kapitlet.

I analysen läggs fokus på de finländska redarnas argumentation för en fortsatt aktion. Under tidsperioden, som främst faller inom den andra fasen, fördes en stor del av korrespondensen mellan diplomater. Redarna spelade en mindre

[310] Förvaltningsrådets protokoll, 24.2.1926, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

synlig roll men hade ändå åsikter om fallet som synliggörs i analysen. Lars Krogius befann sig flera gånger på plats i Genève där han följde ärendets utveckling. Jag kommer att redogöra för de förberedelser som ledde fram till behandlingen av ärendet vid NF:s råd. Därefter kommer jag att redogöra för själva behandlingen av ärendet där jag varvar studiet av mötesprotokollen med korrespondens mellan redare, diplomater samt såväl finska som brittiska politiker.

Jag kommer i min presentation att lyfta upp exempel där redarnas krav på moralisk rättvisa syns tydligt. Korrespondens förknippad med Finlands Londonambassad kommer att studeras noggrant eftersom finska utrikesministeriet satte mycket energi på ärendet. Jag kommer i det här kapitlet att visa att diplomaterna ibland kunde bli minst lika irriterade som redarna över britternas förmåga att bromsa upp ärendets behandling.

Det inledande citatet får anses vara startskottet på den process som skulle leda fram till ett slutgiltigt avgörande i Nationernas förbund (NF) 1935. Det rör sig därmed om en nio år lång process med många inblandade jurister, politiker och diplomater. I och med denna process involverades finska staten på allvar och källmaterialet behandlar till stor del den här tiden. Inför processen i NF hade redarna lärt sig sin läxa från *Arbitration Board* och gjorde ett betydligt djupare förarbete än föregående gång. Detta förarbete bestod främst i en noggrannare insamling av bevismaterial som skulle stödja redarnas ståndpunkt att det var britterna som var ersättningsskyldiga eftersom de använt fartygen. Vid sidan om bevisinsamlingen skrevs diverse pamfletter, bl.a. av de juridiska experter som nämndes i citatet. NF kom däremot aldrig att behandla sakfrågan utan all tid gick till att diskutera huruvida NF hade mandat att behandla ett ärende som detta och under vilken artikel. I det här kapitlet kan jag således visa på Nationernas förbunds tröga verksamhet som i stora drag var avgörande för organets misslyckande.

Under den i det här kapitlet studerade perioden var det ekonomiska läget på världsmarknaden spänt, vilket också märktes i FÅA:s verksamhet. Redan ett år före börskraschen i New York hade den uppåtgående trenden på marknaden i Finland vänt på grund av minskad efterfrågan på trävaror. Den finländska handeln var minst omfattande 1931 för att därefter sakta öka. FÅA:s ekonomiska ställning försvagades under dessa år till den grad att inga dividender betalades ut 1930 och 1931. Från att försiktigt ha stigit upp ur depressionens dal 1932–1934 tog marknaden fart på allvar under andra halvan av 1930-talet och Suviranta visar att FÅA, jämfört med andra stora nordiska rederier, klarat sig väl under depressionens värsta år.[311]

Nationernas förbund grundades 1919 då första världskrigets segrande makter ansett att behovet av ett internationellt forum var stort, och syftet var att

[311] Suviranta, s. 87–97.

undvika en liknande katastrof som den de nyligen genomlevt. Med facit på hand vet vi att NF:s fredsbevarande syfte misslyckades. NF var däremot inte enbart en misslyckad föregångare till Förenta nationerna, något som Patricia Clavin visar i sin studie över NF:s ekonomiska organisationer och dess inverkan på världsekonomin. Clavin menar att NF i tidigare historisk forskning har studerats främst ur ett succé–misslyckande-perspektiv och att det därmed tidigare varit oklart vilka ekonomiska arv världen har att tacka NF för idag. Clavin menar att det NF gjorde för den internationella ekonomin var att skapa en ordentlig grund för efterkommande institutioner att bygga vidare på, vilket de gör än idag.[312] Det är ändå förbundets fredssträvan som betonats mest i studiet av dess arbete då den var mest central redan vid förbundets grundande. År 1946, då NF officiellt var ett avslutat kapitel, hade världen upplevt två världskrig inom drygt två decennier och eftersom NF:s fredsbevararuppdrag hade misslyckats var behovet av ett liknande, starkare organ stort.

Grunden till NF lades i och med den stadga som kom att fungera som riktlinje i de tvister som behandlades av NF:s folkförbundsråd. Stadgans innehåll planerades främst av den brittiske diplomaten och juristen Lord Robert Cecil och den sydafrikanske militären Jan Smuts. De drog upp riktlinjerna för den stadga som kom att bidra till NF:s misslyckande. De upprättade även det råd där ett antal större stater var ständiga medlemmar och där mindre stater kunde bytas ut. De första sju artiklarna i stadgan stipulerade hur ett land blir medlem och avsäger sig sitt medlemskap samt hur organisationen var uppbyggd med de tre organen förbundsförsamlingen, förbundsrådet och förbundssekretariatet. Av dessa hade rådet den egentliga makten och, vilket jag kommer att visa längre fram i kapitlet, behandlade mer detaljerade frågor. Som Frederick Northedge visar hade rådet enligt artikel 4 i princip rätt att behandla vilka ärenden som helst gällande NF eller världsfreden. Med en sådan bred verksamhetsram är det förståeligt att det kunde uppstå osäkerhet kring vilka ärenden som lämpade sig att behandlas av rådet. Vid behandlingen av de finländska redarnas ersättningstvist förekom det oklarheter kring vilka befogenheter NF egentligen hade och hur paragraferna i stadgan skulle tolkas.

Ändå menar Northedge att NF till skillnad från FN inte aktivt skulle delta i fredsbevarande aktioner och inte heller straffa aggressioner. Rådet, som kan jämföras med FN:s säkerhetsråd, skulle inte agera fredsmedlare utan endast fungera som en plattform där medlemsländer fick ventilera sina konflikter med andra nationer. Det var inte rådets uppgift att lösa konflikterna utan att höra parterna och skriva rapport i hopp om att parterna sinsemellan kunde lösa

[312] Patricia Clavin, *Securing the World Economy – The Reinvention of the League of Nations 1920–1946* (Oxford 2013), s. 3–10.

konflikten.[313] Den här egenskapen kommer tydligt fram även i källmaterialet där NF:s råd hellre diskuterade vilka rättigheter de hade än diskuterade det som konflikten egentligen handlade om. Annan forskning visar att NF fungerade speciellt dåligt för små länder såsom Finland[314] vilket även syns i min forskning.

Lauri Jonkari har i sin avhandling studerat Finlands roll i Nationernas förbund mellan åren 1919 och 1936 ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Han menar att en stor del av den tidigare forskningen endast uppmärksammat de sista åren av NF:s verksamhet vilket har gett förbundet dess dåliga rykte i och med dess misslyckade fredsmission. Precis som även Patricia Clavin påpekade hävdar Jonkari att mycket gott går att finna i NF:s verksamhet, speciellt i dess tidiga historia. Till förbundets förtjänster räknar han bland annat utvecklingen av det ekonomiska samarbetet länderna emellan, utvecklingen av lagstiftning gällande sociala rättigheter samt utvecklande av den internationella lagstiftningen som legat som grund för dess vidareutveckling efter andra världskriget.[315]

I Finland fanns det, liksom i resten av det krigströtta Europa, en längtan efter en återvändo till fred och en försäkran om fortsatt fred vilket var tanken med NF. Finland blev medlem av NF 16 december 1920, och till de första ärenden man var med om att diskutera hörde Ålandsfrågan som avgjordes till Finlands fördel hösten 1921. Under 1920-talet hade den unga republiken många inhemska utmaningar att hantera och de politiska partierna var inte överens om vilken väg staten skulle ta. Medlemskapet i NF, med alla de internationella avtal som följde med, bidrog till att Finland småningom idémässigt blev en del av den internationella gemenskapen. Jonkari visar att en stor del av Finlands utrikespolitiska grund lades under mellankrigstiden. Till exempel respekt för den internationella rätten, säkerhetspolitik genom multilaterala avtal och fredens betydelse för små stater var fenomen som Finland lade stor vikt vid under mellankrigstiden.

De små staterna såg länge NF som en beskyddare mot de större nationerna. Det är således inte svårt att förstå varför den finska staten ville representera de finländska redarna inför NF:s råd. Tron på rättvisan var stark, och rådet ansågs vara den bästa chansen för en liten stat att utmana en så stor aktör som den brittiska staten. Förutom Ålandsfrågan deltog Finland aktivt i flera konferenser och undertecknade flera avtal som utvecklade de internationella relationerna. Finland var medlem i rådet i två etapper, 1927–1929 och 1939. Den andra perioden skulle ha varat i tre år men avbröts av andra världskriget.[316]

---

[313] F. S. Northedge, *The League of Nations – its life and times 1920–1946* (Leicester 1986), s. 46–69.

[314] Jonkari, s. 9–10.

[315] Jonkari, s. 10.

[316] Jonkari, s. 387–406.

5.1 Ärendet förbereds

I och med domen från *Admiralty Transportation Arbitration Board* inleddes ett nytt kapitel i den ersättningstvist som de finländska redarna förde för att få den ersättning de ansåg sig berättigade till. Då domen i London inte var tillfredsställande inleddes arbetet med att föra ärendet inför internationell domstol för att säkerställa objektiviteten hos de dömande. Den här delen av hela processen kom att bli den mest detaljerade och invecklade delen av hela ersättningstvisten och är således även den del som har lämnat efter sig mest källmaterial. I det här avsnittet kommer jag att fokusera på tiden fram till dess att ärendet behandlades i NF. Fokus kommer att ligga på de olika juridiska förarbeten som gjordes för att förbereda ärendet för de internationella granskningarna. Vidare kommer utrikesministeriets förehavanden att granskas eftersom en statlig inblandning blev aktuell då ärendet skulle behandlas i NF, där redarna inte kunde representera sig själva.

I det citat som inledde KAPITEL 5 behandlas strategier för hur FÅA skulle gå vidare med ersättningsprocessen. Under andra hälften av 1920-talet vidtogs ytterligare åtgärder för att föra processen vidare till internationell domstol. På förvaltningsrådets möte, den 24 februari 1926, gavs direktionen fullmakt att föra processen till internationell domstol utgående från de planer som professorerna Erich och Granfelt lagt fram. I protokollet konstateras det att staten automatiskt skulle involveras om ärendet fördes inför internationell domstol och att finska staten då skulle komma att representera FÅA och de andra rederierna som varit involverade i rättsprocessen mot Storbritannien.

I december 1926 meddelade Henrik Ramsay att ett telegram anlänt från London med ett för FÅA negativt meddelande. Den brittiska regeringen hade meddelat att den inte var intresserad av att vare sig nu eller senare ge någon som helst ersättning till de finländska redarna. Samtidigt sade britterna sig vara ointresserade av en behandling av ärendet i den internationella domstolen i Haag. I och med detta telegram försvann möjligheterna att få ersättning av den brittiska regeringen utan rättegång, en möjlighet som knappast tidigare heller ansetts vara trolig, men som undersöktes innan fortsatta åtgärder vidtogs.[317]

Det återstod därmed att fortsätta reda ut möjligheterna att föra ärendet vidare till internationell domstol. Redan på förvaltningsrådets följande möte lästes ett mer detaljerat svar från den brittiska regeringen upp. Protokollet antyder att brevets författare troligtvis var samma jurist som företrätt det brittiska handelsministeriet *Board of Trade*, i samband med de föregående domstolsförhandlingarna. På mötet bestämdes det att direktionen ytterligare skulle ”undersöka frågan om vilka åtgärder kunde vidtagas. Det framhölls att dessa åtgärder

[317] Förvaltningsrådets protokoll, 3.12.1926, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

endast kunna ske genom Finlands regering".[318] Detta var alltså ett förtydligande av det som redan hade sagts i telegrammet i början av december. Det konstaterades i båda protokollen att en internationell behandling av ärendet skulle kräva finska statens delaktighet.

> Ordf. meddelade rörande de s.k. engelska fordringarna att finska regeringen genom sin minister i London numera avgifvit protest mot engelska regeringens svar på finska regeringens Not, och var avsikten att inför Nationernas Förbund upptaga frågan instundande höst. Bolagets advokat i London, Mr. Fyfe, hade tillfrågats huruvida och till vilket pris han vore villig skriva en broschyr behandlande frågan för att distribueras såsom orienterande material vid N.F. Efter erhållandet av hans svar skulle frågan upptagas till förnyad behandling. Förvaltningsrådet var ense om att frågan skulle drivas vidare.[319]

På förvaltningsrådets möte i mars 1927 nämndes Nationernas förbund i detta sammanhang för första gången. Tidigare hade *det internationella* förmodligen syftat på den internationella domstolen i Haag, även om det inte alltid skrevs ut. Fastän planen nu var att ärendet skulle behandlas i NF redan hösten 1927, kom det att dröja flera år innan detta skedde då ärendet lades fram 1931. Mr. Fyfe, som nämns i citatet, skulle senare komma att bidra genom författandet av en juridisk pamflett, som presenteras närmare i AVSNITT 5.1.1 på s. 139. Ärendet var vid den här tiden inte frekvent uppe på de möten förvaltningsrådet och direktionen höll, något som kan förklaras med att det inte fanns några viktiga beslut att ta i ärendet. Beredningen sköttes av de juridiska experter bolaget hade anlitat. Då ärendet behandlades på förvaltningsrådets möte i juni 1928 hade beredningen avancerat. Henrik Ramsay berättade att han vid sitt besök i Genève hade erfarit att en behandling av ärendet i NF inte alls var omöjlig, förutsatt att finska regeringen var villig att företräda redarna i frågan.[320]

Professor Hermann Friedmann kom att bli central inom ersättningsprocessen. Hans namn nämndes för första gången i förvaltningsrådets protokoll den 14 september 1928, då han hade närmat sig FÅA med en plan för hur ärendet kunde framställas för att nå ett positivt resultat. Direktionen framställde för förvaltningsrådet ett förslag om att följa planen av Friedmann som, i fall av positiv utgång, skulle få 10 procent av den erhållna ersättningen. Enligt medlemmarna i direktionen skulle det vara allt för krävande för bolaget att självt följa med förhandlingarna, och de valde därför att ha en anlitad jurist. Förvaltningsrådet godkände förslaget, och därmed gick processen vidare genom Friedmann och hans plan.[321] Det framgår inte ur det bevarade arkivmaterialet vad pla-

---

[318] Förvaltningsrådets protokoll, 29.12.1926, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

[319] Förvaltningsrådets protokoll, 22.3.1927, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

[320] Förvaltningsrådets protokoll, 22.6.1928, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

[321] Förvaltningsrådets protokoll, 14.9.1928, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

nen gick ut på. Henrik Ramsay reste i slutet av året tillsammans med Hermann Friedmann till Lugano, för att vid NF:s rådsmöte lägga fram ärendet i hopp om att det skulle tas upp till behandling. Det ingick dessutom i resplanen att skapa kontakt med Storbritanniens representant vid rådet.[322]

Ännu 1928 var den finska statens ståndpunkt i frågan oklar. Tidningen *Helsingin Sanomat* skrev i juni 1928, att den finska regeringen inte kunde ställa sig bakom redarnas försök att ta ärendet inför NF såvida inte den brittiska regeringen gick med på det, vilket tidningen ansåg osannolikt. *Hufvudstadsbladet* hade några dagar tidigare skrivit om redarnas krav, och menat att finska regeringen skulle representera redarna då ärendet togs inför mellanstatligt forum, vilket alltså dementerades av statsministern Juho Sunila i HS.[323]

Lars Krogius redogjorde i september 1930 för hur ärendet avancerat genom att berätta att ”tvänne framstående engelska rättslärda uppgjort ett skema för frågans vidare bedrivande”.[324] Dessa rättslärda britter, Sir Maurice Amos och Alexander Fachiri,[325] hade enligt Krogius framfört nya, tidigare okända dokument ägnade att ge nytt hopp åt de finska redarna. Vad dessa nya dokument avslöjade framkommer inte i protokollet, och det schema som de hade gjort upp för ärendets fortsatta behandling är inte heller tillgängligt. Noterbart är dock att Lars Krogius satte mycket tid på resor till London för att förbereda ärendet, och träffa olika viktiga personer. Tidigare, då ärendet behandlades i *Admiralty Transportation Arbitration Board*, hade också ett antal brittiska jurister hörts och gett utlåtande angående möjligheterna för FÅA att gå segrande ur domstolsbehandlingen. Nu, några år senare när ärendet skulle förberedas inför behandling i NF, låg fokus på att förberedelsearbetet skulle vara så grundligt gjort som möjligt för att undvika liknande nederlag som det i London 1926.

Frågan som tål ställas här är ändå om FÅA gjorde samma misstag som senast, då de endast lyssnade på de jurister som ansåg att ärendet kunde ha en chans. Mycket tyder på det, eftersom FÅA verkar ha bestämt sig för att få ersättning oberoende vad de var tvungna att gå igenom. Från början hade det gjorts en ekonomisk uppskattning över vad det hela skulle kosta rederiet. Då hade uppskattningen varit så liten, att det ansågs vara värt mödan. Vid det här laget, 1930, hade det inte varit tal om några ekonomiska utgifter på en lång tid. Ingen verkar ha haft tid att titta bakåt efter att FÅA beslutat sätta in alla behövliga resurser. Allas blickar var riktade framåt med stor förhoppning om att NF skulle ge de finska redarna rätt, och att saken sedan skulle vara utagerad. Här kan

---

322 Förvaltningsrådets protokoll, 30.11.1928, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

323 Helsingin Sanomat, 26.6.1928.

324 Förvaltningsrådets protokoll, 9.9.1930, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

325 Två s.k. *barristers*, advokater som är medlemmar av *Inns of Court*. Detta gav dem möjlighet att agera såväl åklagare som försvarsadvokat, dock inte i samma rättegång.

Jonkaris konstaterande, om att NF under 1920-talet ännu ansågs vara en garant för de små staternas skydd, spela in som en förklaring till den optimism som präglade de finska redarna i deras tro på rättvisans seger i NF.

> Finlands Regering hade sålunda för första gången formellt och officiellt uttalat, att frågan måste av Finland tagas inför internationellt forum, därest Engelska Regeringen fortfarande vidhåller sin avvisande ståndpunkt.[326]

Genom detta konstaterande tog ärendet ett stort kliv framåt. Finska statens inblandning var som bekant ett måste för att ärendet skulle kunna tas upp i NF. Detta var även en moralisk seger för FÅA, eftersom finska statens vilja att ta upp kampen mot Storbritannien var en bekräftelse av de finska redarnas känsla av moralisk orättvisa. Då FÅA:s redare dittills lidit två nederlag, först mot Rådsryssland i Dorpat 1920 och sedan mot Storbritannien i London 1926, skulle ytterligare motgångar ha kunnat sätta sina spår. Den finska statens beslut att stödja redarna var därmed säkert mycket välkommet. Vid förvaltningsrådets sista möte 1930, den 30 december, meddelade Lars Krogius att finska regeringen hade överlämnat en not till den brittiska regeringen beträffande ärendet.

Som jag tidigare visat var det inget fel på FÅA-redarnas hopp om en gynnsam utveckling av ärendet, även om många faktorer hade kunnat dämpa ivern. I mars 1931 kunde Lars Krogius rapportera att ärendet återigen tagit ett kliv framåt, och att ”frågan drives med energi och att vissa tecken tyda på, att frågans behandling går framåt i relativt gynnsam riktning”.[327] Energi tycktes finnas bland de parter som arbetade med ärendet, och hoppet för att saken skulle klaras upp levde alltjämt. Positiva nyheter lyftes konstant upp, oberoende om det var en egentlig framgång som att finska regeringen tagit sig an ärendet eller en mindre framgång som att någon rättslärd yttrat sig i positiva ordalag angående ärendet. Det senare scenariot förekommer nu som då i protokollen, vilket vittnar om hur angelägna Lars Krogius och Henrik Ramsay var att lyfta fram det positiva i ersättningsprocessen. Eventuella avvikande åsikter rörande ärendets fortsatta behandling framkommer inte i protokollen, men det ständiga behovet av att lyfta fram alla eventuella framgångar tyder på ett behov att lugna och dämpa eventuell kritik.

I juni 1931 rapporterades det om att den brittiska regeringen nu officiellt hade erhållit not om att finska regeringen skulle föra ärendet till NF, vilket betydde att bollen officiellt satts i rullning, och att de egentliga förberedelserna för ärendets behandling kunde ta vid.[328]

---

[326] Förvaltningsrådets mötesprotokoll, 21.11.1930, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

[327] Förvaltningsrådet mötesprotokoll, 6.3.1931, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

[328] Förvaltningsrådets mötesprotokoll, 4.6.1931, Cc:1, FÅA, SHIÅA.

5.1.1 Juridiska utlåtanden

Otto Hjalmar Granfelt, professor i juridik vid Helsingfors universitet, och FÅA:s advokat i London, A. J. Fyfe, skrev varsitt utlåtande beträffande ärendet i *Tidskrift utgiven av Juridiska föreningen i Finland* 1928. Deras texter gavs ut i ett särtryck för att spridas i samband med ärendets behandling vid NF, och översattes även till engelska och franska.[329]

Otto Hjalmar Granfelt fokuserade i sin text på de juridiska förutsättningar som hade funnits för rekvisitionerna. Han refererade de historiska lagarna från den svenska tiden som hade fortsatt gälla i Storfurstendömet Finland. Genom att visa belägg för påståendet att Finland juridiskt skiljde sig från kejsardömet Ryssland, ville han bevisa varför det även var skillnad på de ryska och de finska handelsflottorna, och varför Finland överhuvudtaget särbehandlades.

Granfelt beskrev kejsarens skyldigheter och rättigheter som storfurste för Finland, och poängterade att denne var tvungen att gå via senaten för att internationella avtal skulle gälla även för Finland. Han framhöll ändå att det i den svenska regeringsformen av 1772 fanns en för kungen utfärdad rätt att i nödfall och i krig fatta snabba beslut utan riksdagens sammankallande.[330] Han gick därefter djupare in på de specifika sjöfarts- och fartygslagarna som hade legat som grund för den argumentation FÅA:s jurister använde sig av. Här nämndes bland annat att Finland hade en egen sjölag från 1873, samt en skild förordning angående skeppsregister från 1889.[331] Han berörde därefter fartygsvärnplikten, och amiral von Essens order om att även finländska medborgares egendom kunde användas för att tillgodose flottans behov. Han konstaterade att ordern inte under några som helst omständigheter kunde gälla fartyg utanför det område som Östersjöflottan kontrollerade, och att de brittiska rekvisitionerna därmed inte varit lagligt utförda.

Han hänvisade även till överenskommelsen mellan Storbritannien och Ryssland som enligt honom inte kunde gälla för finska medborgare, då den inte presenterats och godkänts av senaten. Vidare framhöll han att överenskommelsen inte nämnde finska handelsflottan, utan enbart den ryska handelsflottan och den ryska statskontrollerade flottan *Dobroflot*. Granfelt avslutade med att konstatera att de finska redarna var berättigade till ersättning, och att den finska staten inte kunde anses ha övertagit ersättningsansvaret i och med

---

[329] Pamfletterna gick på engelska under namnet *Brief Summary of Claims – presented to the British Government by Finnish Steamshipowners for hire and loss of Finnish steamers utilised during the World War by the British admiralty*. Den franska översättningen var benämnd *Bref Résumé – des réclamations présentées au gouvernement britannique par les armateurs Finlandais au sujet de la location et de la pert de bateaux Finlandais utilisés pendant la guerre par l'amirauté Britannique*.

[330] Granfelt, *De finska redarnas ersättningskrav mot brittiska regeringen*, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[331] Granfelt, *De finska redarnas ersättningskrav mot brittiska regeringen*, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

självständighetsförklaringen. Finska statens ansvar att skydda sina medborgare fullföljdes då redarna representerades av regeringen i NF, och Granfelt förtydligade att det inte hörde till finska staten att själv ersätta redarna.

Att referera till de gamla lagarna hjälpte föga då den enda parten av överenskommelsen som återstod var Storbritannien, som inte hade intresse av att diskutera frågan.[332] Även om refererandet till de gamla lagarna hade föga inverkan på Storbritannien, fungerar den här texten som en insyn i den tro på rättvisa som redarna och deras rättslärda vänner bar på. Den här tilliten är något som kännetecknade finländarna överlag under den ryska tiden, och sägs fortsätta att vara kännetecknande för finländare än idag. Många finländare såg lagarna som någonting definitivt som inte kunde brytas, och det är tydligt att kejsardömet inte alltid delade denna syn på de finska lagarna.[333] Hänvisningarna till de gamla lagarna stärker analysen om redarnas orubbliga tro på den moraliska rättvisan.

Om Granfelts uppgift hade varit att ge insyn i de gamla lagarna, var den brittiska advokaten A. J. Fyfes uppgift att ge en mer övergripande bild av ärendet. Han återknöt till Granfelts text och beskrev Finlands lantdag, att lagarna var olika i Finland i förhållande till Ryssland samt att det fanns ett skilt fartygsregister. Han framhöll att en skild rekvisitionskommitté hade tillsatts i Helsingfors för att sköta om rekvireringar av finskregistrerade fartyg.[334]

Fyfe förklarade överenskommelsen mellan Storbritannien och Ryssland, och resonerade kring huruvida bristen på tonnage, till följd av det stora antalet torpederade fartyg, fått ryssarna att tillåta även rekvirering av finskt tonnage. Han framhöll vidare att den kommitté, benämnd Ryska Regeringskommittén, som i början av 1915 installerats i London inte hade någon rekvisitionsbefogenhet. Denna information skär sig från annan information som vidhållit att kommitténs befogenheter kringskars först i samband med februarirevolutionen, då omorganiseringen av myndigheterna i Petrograd genomfördes och en ny kommitté fick ansvar för leveranserna till Ryssland.

Enligt Fyfe uppstod det förvirring beträffande vem som skulle betala ersättning och krigsrisk åt de finländska redarna. Det hade bestämts i de allmänna rekvireringsvillkoren att brittiska staten skulle stå för hyra och försäkringskostnader för fartyg i dess tjänst. Då ett fartyg gick förlorat i brittiska statens tjänst, hänvisades de finska redarna till Petrograd för att där få den ersättning för hyra och krigsrisk man var berättigad till. Det verkade inte vara klart för vare sig britterna eller ryssarna vem som skulle betala vad, och således uppstod en 1½-årig

---

[332] Granfelt, *De finska redarnas ersättningskrav mot brittiska regeringen*, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[333] Stubb, s. 255–258.

[334] Fyfe, *De finska redarnas ersättningskrav mot brittiska regeringen*, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

lång process där redarna skickades av och an mellan Petrograd och London utan att få någon ersättning över huvud taget.

Fyfe avslutade sitt memorandum med att kritisera såväl *Admiralty Transportation Arbitration Boards* som *Indemnity Acts* lämplighet att lösa tvister mellan utlänningar och den brittiska statsmakten. Han hävdade nämligen att lagen var svårtolkad och vållade stora svårigheter för brittiska undersåtar med fordringar, och kom alltså att vara ännu mer olämplig för utlänningar. Vad domstolen beträffar konstaterade Fyfe att den var olämplig eftersom den inte kunde anses vara en riktig skiljedomstol, och således inte rättvis för en utländsk fordringsägare.

Fyfes memorandum var behövligt för de flesta som skulle ta sig an ärendet, utan att tidigare befattat sig med det. Det var en grundlig sammanfattning av hur ärendet eskalerat från 1916 till 1926, då redarna fick avslag på sin fordran i *Admiralty Transportation Arbitration Board*. Att en britt skrivit texten var till eventuell fördel, eftersom han såg ärendet ur ett utifrån-perspektiv.[335]

5.1.2 Lars Krogius ger sin syn på saken

Lars Krogius skrev under första halvan av 1930-talet två pamfletter som reflekterar hans egen syn på ärendet, och de fungerar således även som värdefullt material för min analys. I den första pamfletten, benämnd *Short Summary of the Claim of the Finnish Government against the British Government on behalf of a number of Finnish Shipowners* från 1932, strävade han efter att på ett koncist och lättförståeligt sätt beskriva den invecklade process som vid tidpunkten lett fram till NF. De första två sidorna av pamfletten fokuserade på de händelser som under kriget lade grunden till hela problemet, nämligen britternas rekvisition av de finländska fartygen. Till skillnad från den förra pamfletten, som höll en mer juridisk ton får läsaren här en mer personlig kontakt med direktören vid det största av de finländska rederier som hade fordringar på den brittiska staten.

Han beskrev bland annat bristen på kommunikation mellan redarna och deras agenter i London, och hur detta ledde till att informationen nådde redarna då rekvisitionerna redan skett. Kommunikationen störddes under krigstiden av de avvikande post- och telegrafförbindelserna, och således hade redarna gett agenterna i London befogenhet att sköta löpande ärenden. Då den finsk-ryska rekvisitionskommittén på Sveaborg meddelade redarna att det inte lönade sig att protestera mot rekvireringarna, eftersom britterna lätt kunde störa fartygens fria trafik, hade flera av fartygen i själva verket redan blivit rekvirerade. Således kom fartygen i brittiska händer utan några avtal som vanligtvis hörde till. Krogius framhöll att det aldrig under dessa år, trots protester till både

[335] Fyfe, *De finska redarnas ersättningskrav mot brittiska regeringen*, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

brittiskt och ryskt håll, hänvisades till den överenskommelse mellan länderna som britterna senare skulle komma att hänvisa till.

Krogius gick därefter in på de sakfrågor som alltjämt hade varit föremål för diskussion, nämligen vem som hade gjort vad och hur detta kunde bevisas. Han byggde upp sin argumentation genom att svara på sex påståenden som brittiska regeringen framställt i en promemoria till NF den 28 augusti 1931. Det första påståendet var att ryska kejsardömet hade rekvirerat de finska fartygen. På detta påstående svarade Krogius att britterna dittills inte hade lyckats bevisa att det var ryska staten som rekvirerat fartygen. Han menade att de finska redarna vid *Arbitration Board* hade presenterat fartygsvärnplikten, som skiljde på ryska och finska fartyg, och konstaterat att lagen hade följts av ryska myndigheter för de fartyg som trafikerade Östersjön under kriget. Detta hade domstolen valt att ignorera. Krogius konstaterade vidare att de finska redarna hade bevisat att de fått ersättning för fartyg rekvirerade av den ryska staten fram till revolutionen. Att inte ryska staten hade betalat ersättning också för de fartyg som var under brittisk kontroll ansåg Krogius vara bevis för att britterna skulle betala för dem.

Det här påståendet är intressant då Krogius, som jag visar i KAPITEL 3, fick telegram från de brittiska agenterna som definitivt meddelade att kontrakt skulle göras upp med ryssarna i Petrograd. Därefter spenderade Krogius mycket tid i Petrograd för att få till stånd dessa kontrakt. Påståendet om att de uteblivna ersättningarna från ryskt håll bevisade britternas skyldighet verkar således taget ur luften i brist på argument. Detta vittnar om att Krogius moraliska argument inte ansågs räcka, och att juridiska sådana fick skrivas in i en berättelse som var till för att väcka medlidande bland läsarna.

Det andra påståendet som Krogius gav svar på var att ryska staten, efter att de rekvirerat fartygen, chartrade fartygen till britterna.[336] På detta påstående svarade Krogius kort att detta inte gick att bevisa eftersom inga sådana *subcharter*-avtal någonsin hade kommit till. Det tredje påståendet, att överenskommelsen mellan Storbritannien och Ryssland även gällde finska fartyg, kommenterade Krogius med att det inte någonstans i överenskommelsen stod något om finska fartyg. I avtalet nämndes endast den statskontrollerade *Dobroflot* och den ryska handelsflottan. Krogius fortsatte med att konstatera att de finska redarna upprepade gånger visat att de finska och ryska handelsflottorna alltid varit skilda sedan 1809. Således gick det inte att hävda att överenskommelsen gällde de finska fartygen, då de varken hörde till den ryska handelsflottan eller till *Dobroflot*, och således inte nämndes i överenskommelsen.

Det fjärde påståendet gick ut på att den ryska kommittén i London hade haft auktoritet att rekvirera finländska fartyg. Detta kommenterade Krogius genom

[336] Britterna påstod att de hade subchartrat fartygen av ryssarna, det vill säga chartrat ett fartyg som redan var chartrat som ett underhyresavtal.

att slå fast att britterna inte lyckats bevisa att den ryska kommittén hade haft sådana befogenheter, att kommittén i sådana fall skulle ha större befogenheter än självaste ryska staten. Krogius syftar där på det faktum att ryska staten inte hade befogenheter att rekvirera finska fartyg utanför finskt territorialvatten. Den ryska kommittén i London hade varit, och skulle fortsätta att vara, ett gissel för ersättningsprocessens medverkande parter. Oklarheterna kring kommitténs egentliga befogenheter var många, än hade de haft rätt att rekvirera fartyg och än hade de inte haft rätt att teckna kontrakt med redarna.

Det femte påståendet gick ut på att de finländska redarna hade misslyckats med att bevisa att den brittiska staten hade rekvirerat de finska fartygen. Detta påstående bemötte Krogius med att det var svårt att bevisa, då de formellt sett inte blivit rekvirerade. Inga avtal och intyg hade utfärdats och undertecknats. Det var dock ett faktum att brittiska staten hade övertagit fartygen och använt dem under kriget. ”The Finnish Owners therefore maintain that the fact of *taking* without asking for consent or agreement did actually constitute a requisition.”[337] Samma argument hade de finska redarna använt i *Arbitration Board* som argument för britternas ersättningsskyldighet. Britterna hade då avfärdat argumentet med att hävda att endast användning av fartyg inte räcker för att det skall klassas som rekvisition.

Det sjätte och sista påståendet i den brittiska promemorian slår fast att britterna hade betalat för användningen av de finska fartygen till ryska staten. Krogius karikerade detta påstående en aning genom att hävda att det knappast kan anses vara troligt att finska staten skulle dra ärendet inför NF om ersättning redan erhållits, bara för att redarna skulle få detta en gång till. Trots Krogius ironiska hållning till påståendet är det ändå troligt att det faktiskt hade gått till så att den brittiska regeringen hade betalat ersättning till den ryska regeringen, vars ansvar det sedan hade varit att ersätta redarna. Detta kommer fram i följande kapitel, där jag behandlar redarnas fordran på banken Baring Bros. Varför britterna inte använde detta argument tydligare väcker ändå förundran då de i min mening, om de verkligen hade ersatt ryska staten, borde ha använt detta argument starkast.

Krogius avslutade sin pamflett med att reflektera över de öden de finländska redarna ställts inför, och hur olika de behandlades jämfört med till exempel skandinaviska, neutrala redare. Neutrala fartyg användes under kriget enligt vanliga *time-charters*, befraktningsavtal, där de fick rejält betalt såväl för användning som för ersättning vid fall av haveri. Samtidigt tog han upp det enda fall där finsk redare erhållit full ersättning, nämligen för *s/s Tammerfors* (Ångfartygs Aktiebolaget Transito). Krogius ställer i texten frågan varför inte

---

[337] Krogius, *Short Summary of the Claim of the Finnish Government against the British Government on behalf of a number of Finnish Shipowners*, s. 5, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

de andra redarna behandlades lika, då det helt uppenbart fanns ett prejudikat för hur de borde ha blivit behandlade.

> It is obvious to everyone that Finnish Owners have suffered severely through the non-payment so far of the freights and compensations due from the British Government. The indirect losses of these Owners have perhaps been larger than the direct ones, as, through the actual losing of ships and the loss, now 14 years ago, of a large amount of capital, they were immediately after the War exposed to serious encroachment upon their regular lines by foreign steamers, and many of these Owners have even had to give up their shipping business entirely.[338]

I citatet ovan kommer man i närmare kontakt med Krogius som redare, och det blir tydligt att vissa rederier fått ekonomiska problem på grund av uteblivna ersättningar. Det framkommer inte vilka rederier Krogius syftade på men det är möjligt att han tänkte på Finska Lloyd, som sålde sitt sista fartyg 1925 efter att ha lagt ned sin verksamhet 1921.[339] Om så var fallet stärker det Krogius personliga krav på rättvisa, eftersom han tillsammans med brodern Ernst var huvudägare till rederiet.

Den andra pamfletten av Krogius hand var, liksom den föregående, också en sammanfattning över hur ärendet hade framskridit sedan världskriget bröt ut till och med 1934. Han proklamerade i öppningsstycket att han ”have been in the midst of it from the very beginning, and […] still fully believe that I shall live to see a fair and just solution of same”.[340] Krogius hade alltså inga planer på att lägga ned kampen om ersättning. Tyvärr skulle Krogius gå ur tiden ett år senare utan upprättelse men han följde aktivt med de förhandlingar som fördes i NF till sista stund.

Precis som i den förra pamfletten gick han igenom de historiska detaljerna kring Storfurstendömet Finlands och Kejsardömet Rysslands sammanlänkade och särhållna förhållande. Det enda som varken Krogius eller någon annan lyfte upp, men som må anses vara av intresse i sammanhanget, är att den finska handelsflottan inte hade någon egen flagga under vilken den seglade. Detta kan tyckas ha spelat stor roll då brittiska amiralitetet skulle tvångsrekvirera de finländska fartygen. Måhända hade de ändå gjort det, i vetskap om att Finland var en del av Ryssland. Det är trots allt värt att fråga sig varför ingen, främst britterna, tog fasta på detta faktum.

---

[338] Krogius, *Short Summary of the Claim of the Finnish Government against the British Government on behalf of a number of Finnish Shipowners*, s. 7, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[339] Krogius & Österlund, s. 45.

[340] Krogius, *Memorandum concerning some important views in connection with the Finnish Shipping Case*, s. 1, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

Krogius framhöll att de finländska redarna, vid tillfället de fick veta om tvångsrekvisitionerna, inte hade drabbats av panik tack vare de goda relationerna till Storbritannien. Redarna hade varit säkra på att de brittiska myndigheterna skulle se till att ersättning betalades ut. Krogius underströk vidare att han i maj 1917, i brist på något avtal, såg sig tvungen att besöka Petrograd. Hans första tanke hade då varit att besöka Storbritanniens ambassadör. Krogius betonade att han vid tidpunkten aldrig såg det som ett alternativ att besöka ryska myndigheter, dels då han ansåg att fordringarna skulle riktas till just Storbritannien, dels eftersom han vid tidpunkten ansåg att revolutionens spår i den ryska byråkratin skulle försvåra att frågan den vägen kunde redas ut. Den korrespondens som finns bevarad vittnar ändå om att Lars Krogius i första hand förhandlade med ryska myndigheter efter att britterna genom FÅA:s agent Charles Gee & Co. i oktober 1916 slutgiltigt vägrat erkänna sig ersättningsskyldiga.

Krogius blev därefter förtrolig och vädjade till läsarens moraliska samvete:

> I will ask, should it not now be perfectly clear from these two requisition stipulations, the Russian law, and the Rules for the Finnish Committee, that the Finnish steamers trading between foreign ports outside the Baltic could not, and never were requisitioned by either the Russians or by the Finnish Committee?[341]

Krogius förundran över hur det kunde vara möjligt för britterna att bara ta fartyg och hänvisa till den ryska kommittén i London känns uppriktig. Bland finska statens och redarnas argumentation återkommer upprepningar av de lagar som borde ha gjort det omöjligt för rekvisition av fartyg utanför finska hamnar, men som av någon orsak inte verkade skydda de finländska ägarna. Som tidigare påpekats var oktoberrevolutionen en avgörande brytningspunkt. Vid tidpunkten för behandlingen i NF var ingen längre bunden av de lagar Krogius hänvisade till. Hans fråga i citatet ovan kunde inte tvinga någon domstol att ändra ståndpunkt juridiskt, även om den moraliska rätten till stor del alltid hade varit, och skulle fortsätta att vara, på de finska redarnas sida.

Krogius argumentation väcker sympati, vilket får anses ha varit syftet med pamfletterna. De många omvägar och problem som rekvisitionen av de finländska fartygen kom att betyda för redarna belyses tydligt. Liksom i den förra pamfletten får man också i den senare en personlig bild av Krogius kamp för saken. Tesen om att Krogius redan en tid hade drivit ärendet av personliga skäl stärks av hans texter. Processen hade vid det här skedet tagit ett ordentligt steg vidare från fas ett (ekonomiska realiteter) till fas två (moralisk rättvisa), även om vissa icke namngivna rederier gått under i kampen om pengarna och därmed aldrig nått den andra fasen.

---

[341] Krogius, *Memorandum concerning some important views in connection with the Finnish Shipping Case*, s. 3, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

Krogius använde sig av en rad argument som motsäger sådan information som tidigare presenterats i avhandlingen. Krogius skrev bland annat att de finska redarna inte förlorade sina skepp och pengar på grund av revolutionen i Ryssland, utan på grund av det brittiska missförståndet kring de finska fartygens förhållande till kejsardömet. Trots det blir det klart vid granskningen av en rad olika källmaterial att orsaken till den fortsatta kampen om ersättning främst varit revolutionen i Ryssland. Krogius anpassade således sin argumentation efter behov, och hans till synes starka övertygelse beträffande britternas skuld hade växt fram efter freden i Dorpat.

5.2 Behandlingen i Nationernas förbund

De finska redarnas fordring gentemot den brittiska staten presenterades för NF:s rådsmöte den 30 juli 1931 av Finlands representant, Rudolf Holsti. Han lade fram ärendet i form av ett längre memorandum författat av Maurice Amos, Alexander Fachiri och Hermann Friedmann. Därmed skulle FÅA:s roll bli mer av den bevakande karaktären än den drivande.

Rudolf Holstis text bestod av en kort sammanfattning av ärendet som åtföljdes av en detaljerad promemoria, som sammanfattade ärendet på ett mer detaljerat sätt än de pamfletter jag analyserat i föregående avsnitt. Holsti avslutade sin skrift på följande sätt:

> The Finnish Government begs to submit the dispute to the Council under the Covenant, and has the honour to request you to place the subject on the agenda for consideration at the Council's next session. It is hardly necessary to add that the Finnish Government will gladly co-operate with the British Government and the Council in any appropriate steps proposed for a settlement.[342]

Den första promemorian spreds till medlemsländernas representanter den 8 augusti. Som appendix bifogades en lista på de fartyg som fordran baserades på,[343] den ryska fartygsvärnplikten samt överenskommelsen mellan Storbritannien och Ryssland.[344] Den första september distribuerades svaret från Storbritanniens utrikesministerium, där det i första stycket framgick att brittiska fartyg hade rekvirerats för ryska statens bruk under krigets början medan

---

[342] Claim made by the Finnish Government with regard to Finnish vessels used during the war by the Government of the United Kingdom, 8.8.1931, Official No.: C.470.M.200, 8:Z:3, UA, RA.

[343] TABELL 4 på s. 117 i KAPITEL 4 baseras på denna uppställning där såväl fartygen som respektive fordran finns listade.

[344] Claim made by the Finnish Government with regard to Finnish vessels used during the war by the Government of the United Kingdom, 8.8.1931, Official No.: C.470.M.200, 8:Z:3, UA, RA.

ryska fartyg gått fria, vilket hade ansetts orättvist av britterna. Därför kom länderna i maj 1916 överens om att britterna kunde rekvirera och befrakta fartyg som gick under rysk flagg, även de tillhörande den finska handelsflottan.

Britterna tolkade överenskommelsen som att alla fartyg under rysk flagg berördes medan de finska redarna, såsom tidigare framkommit, gjorde tolkningen att avtalet endast gällde fartyg tillhörande den ryska handelsflottan samt *Dobroflot*. Den brittiska promemorian framhöll vidare att överenskommelser mellan ryska kejsardömet och storfurstendömet Finland inte berörde britterna, då utrikespolitiken sköttes av kejsardömet. Avsaknaden av en skild handelsflagga för Storfurstendömet medförde att en åtskillnad mellan Finland och övriga kejsardömet inte kunde göras av britterna.[345]

Britterna framhöll att deras amiralitet i september 1916 påpekat för den ryska kommittén i London, att de finska redarna inte verkade ha förstått att sagda kommitté eller de ryska myndigheterna skulle stå för ersättning. I KAPITEL 3 visade jag att det i oktober 1916 gjordes klart för redarna att britterna inte skulle ersätta redarna, varefter Lars Krogius spenderade återstoden av kriget i Petrograd för att där upprätta kontrakt. Enligt britterna hade de alltså tvingats understryka för kommittén att det faktiskt var dess uppgift att ersätta redarna, och informera dem om detta. Det framstår således som om oklarheterna var stora hos de ryska myndigheterna.[346]

I nästa stycke framhölls att ingen av parterna, vare sig de finska redarna, deras agenter i London, ryska staten eller brittiska staten, hade klagat fram till den andra revolutionen i Ryssland, den i oktober. Till den brittiska promemorian bifogades ett antal kopior av brev från Lars Krogius till FÅA:s agent Charles Gee & Co. I breven, som alla är daterade under 1917, beskrev Krogius de förhandlingar som förts i Petrograd, och den långsamma byråkratin där långa möten med ett tjugotal representanter från olika myndigheter samlades för att försöka bringa klarhet i ärendet. Britterna använde breven som bevis för att Krogius 1917 inte sade något om ersättningsfordringar på Storbritannien, utan all diskussion utgick från de ryska myndigheternas förpliktelser och de problem som byråkratin i Ryssland vid tillfället orsakade.[347] Detta stämmer överens med det material jag tidigare hänvisat till, och där Krogius vände sig till ryska myndigheter efter att det klargjorts vem som skulle ersätta de finländska rederierna. Britterna valde

---

[345] Claim made by the Finnish Government with regard to Finnish vessels used during the war by the Government of the United Kingdom, 1.9.1931, Official No.: C.519.M.218, 8:Z:3, UA, RA.

[346] Claim made by the Finnish Government with regard to Finnish vessels used during the war by the Government of the United Kingdom, 1.9.1931, Official No.: C.519.M.218, 8:Z:3, UA, RA.

[347] Brev från Lars Krogius till Charles Gee & Co., daterat den 5.7.1917, Official No.: C.519.M.218, 8:Z:3, UA, RA.

alltså att använda Krogius egna ord för att bevisa att den argumentation som finländarna vid tillfället använde sig av var senare påfund, som inte hade varit aktuell vid tidpunkten för rekvisitionen av fartygen eller vid krigets slutskede.

Det som på ett tydligt sätt kom att förlänga behandlingen av ärendet i NF var britternas följande drag. De hävdade att finska staten enligt internationell lag inte hade rätt att ta detta ärende inför NF eftersom de finska redarna inte hade överklagat domslutet från *Arbitration Board*, och därmed inte utnyttjat alla tillbudsstående medel inom det brittiska rättsväsendet. Detta eftersom internationell rätt slog fast att en stat inte kunde kräva en annan stat på ersättning för medborgares räkning genom diplomatiska aktioner, såvida inte medborgarna i deras tidigare rättstvister utnyttjat alla tillbudsstående medel.[348] Denna komplexa fråga kom att ta upp en stor del av behandlingen av ärendet i NF, medan ärendets sakfrågor inte fick något utrymme alls. Eftersom det inte låg i britternas intresse att låta rådet behandla de egentliga sakfrågorna, gjorde de allt i sin makt för att försvåra ett sådant scenario. Det är egentligen rätt besynnerligt att britterna inte lät ärendet gå vidare snabbare. Den bevisföring de finländska redarna höll sig med var svag, och chansen är stor att rådet dömt till britternas fördel även om sakfrågorna hade behandlats.

Utrikesminister Yrjö-Koskinen uttalade sig vid rådsmötet i september genom att förklara varför Finland tagit ärendet inför NF och konstaterade:

> Finland har vädjat till rådet som den sista utväg, som erbjudes en medlem av Nationernas förbund, efter det att vid diplomatiska underhandlingar fastslagits, att något annat förfaringssätt icke kunde komma till användning på grund av Englands avvisande hållning i fråga om skiljedom.[349]

Han fortsatte med att konstatera att ärendet tagits till detta forum på grund av Englands ovilja att komma Finland till mötes, och då den allmänna andan i NF var att försöka lösa alla mellanstatliga tvister. Han avslutade med att konstatera att Finland gick med på alla scenarion som garanterar en opartisk internationell undersökning.[350] Återigen synliggörs tron på NF som en garant för småstater.

Under hösten rapporterade Krogius att ärendet vid NF gick sin gilla gång, och att ”läget i allmänhet syntes favorabelt”.[351] Detta är ett av flera exempel där ärendet på förvaltningsrådets möten lyftes upp på ett positivt vis. Det var inte ovanligt att protokollen skrevs på med en avslutande knorr, som gav en positiv upplevelse av ärendets utveckling, även om ärendet egentligen inte hade avancerat. Det är oklart hur detaljerade referat från Genève som Krogius gav för de

---

[348] Claim made by the Finnish Government with regard to Finnish vessels used during the War by the Government of the United Kingdom, Official No.: C.519.M.218, 8:Z:3, UA, RA.

[349] Hufvudstadsbladet, 15.9.1931.

[350] Hufvudstadsbladet, 15.9.1931.

[351] Förvaltningsrådets mötesprotokoll, 24.11.1931, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

samlade medlemmarna av förvaltningsrådet. Dittills hade ärendet inte stött på några direkta motgångar, och det verkar således som om Krogius var genuint övertygad om en framgångsrik utveckling av ärendet. Britterna stretade dock kraftigt emot och de kommande månaderna skulle bli avgörande för den invecklade och långvariga process som behandlingen i NF kom att bli.

I brittisk press uppmärksammades ärendet mest i små notiser, och *The Observer* konstaterade i sitt referat från Genève att dispyten inte skulle förstöra några relationer mellan länderna och att det var en intressant liten historia som rådet skulle få presenterad för sig. Mellan raderna kan man läsa att tidningens korrespondent i Genève var säker på att tvisten snart skulle mynna ut i en överenskommelse som gick i britternas favör.[352] Överlag var alla brittiska tidningar inne på samma linje, och en ständigt återkommande slutsats var att om finländarna stod på sig skulle ärendet förr eller senare hamna i den internationella domstolen i Haag som var mer lämpad att behandla ärenden som detta. Det de brittiska tidningarna däremot inte var överens om var den summa som finländarna krävde. Allt mellan en halv och en miljon pund nämndes, medan det egentliga beloppet som redarna fordrade var 524 613 pund. Orsaken till de varierande beloppen kan ha berott på olika sätt att beakta eventuella räntor.[353]

I Finland rapporterade främst *Hufvudstadsbladet* om utvecklingen av ärendet, även om *Helsingin Sanomat* också tidvis intresserade sig för det. I september skrev *Hufvudstadsbladet* en artikel baserad på Friedmanns uttalanden om hur ärendet tagits emot i Genève. Friedmann menade att det fått stor internationell synlighet, och att speciellt små nationer var intresserade av att följa med förhandlingarna vid NF.[354]

5.2.1 Juridisk tvetydighet

Britterna ansåg att Finland enligt internationell lag inte hade rätt att föra ärendet till NF då redarna inte utnyttjat alla tillbudsstående medel, vilket på engelska gick under benämningen *exhaustion of local remedies*. Det finska svaret på britternas promemoria inleddes med att direkt konstatera att den tolkning britterna gjort av den internationella lagen i fråga var alltför generell och översvepande, och att ärendet inte alls var så enkelt som de fick det att låta. Finländarna citerade ett antal juridiska skrifter, samt tog upp vissa tidigare fall som talade emot den brittiska tolkningen.

---

[352] The Observer, 9.8.1931.

[353] 1931 motsvarade 524 613 pund 101 900 000 mark. 1918 hade redarna växlat motsvarande summa brittiska pund till dryga 20 miljoner mark. 101 900 000 mark 1931 motsvarar 2020 36,5 miljoner euro.

[354] Hufvudstadsbladet, 25.9.1931.

Istället för att diskutera rekvireringen av de finska fartygen kom alltså den första dusten mellan länderna att handla om huruvida finländarna efter domen i *Arbitration Board* kunnat överklaga domen, eller om de agerat rätt som gått till internationellt forum. Finländarna konstaterade i sin promemoria att möjligheterna för en överklagan i fallet hade varit små. Det konstaterades att då ärendet tagits upp i den tillfälliga domstolen *Admiralty Transportation Arbitration Board*, med hänvisning till den tillfälliga lagen *Indemnity Act*, så hade det inte funnits någon möjlighet att föra ärendet vidare till de ordinära domstolarna i Storbritannien. Eftersom inga kontrakt fanns som stöd för de finländska redarnas anspråk, hade *Arbitration Board* och *Indemnity Act* varit finländarnas enda chans.

Finländarna försökte visa att omständigheterna medfört hinder för redarna att överklaga, och att en internationell behandling av ärendet var enda möjligheten för redarna att få saken vidare prövad.[355] Britterna slog i sitt svar på ovannämnda promemoria fast att deras tolkning av den internationella rätten var den rätta. De menade att de gett redarna möjlighet att överklaga och konstaterar: ”the claimants had a right to appeal to the Court of Appeal, and from the Court of Appeal to the House of Lords. […] [T]he shipowners did not appeal and have accepted the judgement of the tribunal.”[356]

Juridikens tvetydighet syns tydligt vid läsandet av dessa promemorior, och tolkningarna varierar beroende på ur vilket perspektiv saken ses. Läsaren får lätt en uppfattning om att den som argumenterar bäst vinner, eftersom ärendet verkade vara så komplext. Oberoende hur de två ländernas jurister vred och vände på sina argument, så tycktes ändå svaren vara än bättre och klarare. Efter att ha läst det ena landets promemoria kan man anse att formuleringen var så pass tydlig och välgrundad att den måste ligga nära sanningen, för att i nästa sekund slås ner av det andra landets promemoria som på ett lika tydligt och välgrundat sätt bevisar motsatsen. Det blir därför klart att Finlands möjlighet att bevisa sin rätt till ersättning var klart problematisk, då Storbritanniens position i NF ändå får anses ha varit starkare som en av de ständiga medlemmarna i rådet.

För att komma vidare i ärendet, tillsattes en kommitté för att reda ut vilka alternativ som fanns. I januari 1932 lades en rapport fram inför rådet, vars syfte var att ta ställning till huruvida rådet var lämpligt forum för ett ärende likt detta. Rapporten, som författats av Spaniens representant Salvador de Madariaga med hjälp av sina kolleger från Italien och Norge, konstaterade i början att

---

[355] Memorandum of the Finnish Government in reply to the British Memorandum dated September 17th, 1931, 30.12.1931, Official No.: C.1008.M.560, 8:Z:3, UA, RA.

[356] Utdrag ur ett brev från brittiska myndigheter till Finlands ambassadör i november 1926, Official No.: C.1008.M.560, 8:Z:3, UA, RA.

finska regeringen borde ha refererat till en specifik artikel i NF:s stadga, då de förde ärendet inför rådet. Rapportörerna hade därför tagit till sin uppgift att reda ut under vilken artikel ärendet skulle behandlas, om det alls kunde göras. Artikel 12 och 15, som gällde konflikter som kunde leda till en spricka mellan medlemsländerna, föll genast bort.[357] Rapportörerna ansåg inte att tvisten mellan länderna var av den karaktären att några egentliga konflikter kunde uppstå, och att ärendet inte kunde behandlas med hänvisning till dessa artiklar. Rapporten framhöll dock att artikel 11 gav en medlemsstat, som ansåg sig orättvist behandlad av en annan stat, rätt att föra ärendet till förbundet om konflikten ansågs kunna störa den internationella freden eller de goda relationerna mellan länderna. Artikelns andra paragraf löd så här:

> It is also declared to be the friendly right of each Member of the League to bring to the attention of the Assembly or of the Council any circumstance whatever affecting international relations which threatens to disturb international peace or the good understanding between nations upon which peace depends.[358]

För att kunna ena de två sidorna föreslog rapportörerna att två frågor måste besvaras, innan ärendet kunde gå vidare för behandling eller förkastas. Den första frågan löd: ”Have the Finnish shipowners, or have they not, exhausted the means of recourse placed at their disposal by British law?”[359] Den internationella lagstiftningen i ämnet var inte svart och vit, och svaret på frågan behövde inte nödvändigtvis avgöra ärendets lämplighet i NF. Det behövdes en följdfråga som löd: ”Did the fact that those shipowners had not exhausted the means of recourse in question constitute an obstacle such as to prevent the Finnish Government from claiming compensation from the British Government?”[360] Med hjälp av följdfrågan skulle ärendets framtid i NF lösas, om svaret på den första frågan blev nekande. Rapporten hoppades att en skiljedomare skulle ge svar på frågorna för att rådet därefter antingen skulle behandla eller förkasta ärendet.

Storbritanniens representant, Lord Cecil som varit med om grundandet av NF, hade starka invändningar beträffande rapportörernas förslag om att behandla ärendet under artikel 11. Han var övertygad om att denna tvist inte

---

[357] Report by the Representative of Spain, som bilaga 1 i överenskommelsen om skiljedom mellan Finland och Storbritannien, 30.9.1932, 8:Z:3, UA, RA.

[358] Covenant of the League of Nations (1919), http://www.refworld.org/docid/3dd8b9854.html, 2.1.2020.

[359] Report by the Representative of Spain, som bilaga 1 i överenskommelsen om skiljedom mellan Finland och Storbritannien, 30.9.1932, 8:Z:3, UA, RA.

[360] Report by the Representative of Spain, som bilaga 1 i överenskommelsen om skiljedom mellan Finland och Storbritannien, 30.9.1932, 8:Z:3, UA, RA.

kunde orsaka några större spänningar mellan länderna, och att det därmed kunde ifrågasättas om ärendet kunde behandlas med hänvisning till den artikeln. Cecil menade att rådets behandlande av ett ärende som detta kunde leda till att andra liknande dispyter skulle lyftas upp i tid och otid. Han önskade att länderna sinsemellan skulle få reda ut detta utan rådets inblandning.[361] Rapportens huvudförfattare de Madariaga framhöll, å sin sida, att en stormakt inte kunde förstå den känsla av brist på kontroll som en liten stat kunde känna. de Madariaga påpekade att liknande tvister, oberoende hur obetydliga de kunde te sig, inte skulle negligeras eftersom små staters rättvisa var svårare att säkerställa än större, mäktigare staters.[362]

Lauri Jonkaris analys om att de små staterna hade mindre skydd av NF understryks alltså av det här specifika exemplet, där den större staten Storbritannien försökte förringa finländarnas krav för att rådet skulle förkasta fordran. Även den samtida rådsmedlemmen de Madariaga lyfte upp risken för att en stor stat körde över en liten stat vid tvister som denna, och förespråkade därför en grundlig skiljedom innan rådet kunde ta ställning till ärendet.[363] På Finlands utrikesministerium misstänkte man vid tidpunkten att britterna agerade som de gjorde för att skapa oordning, och ta bort fokus från ärendets egentliga sakfrågor. Detta eftersom britterna vägrade betala ersättning och således försökte få ärendet avskrivet av NF.[364]

5.2.2 Algot Bagge och skiljedomen

På rådets tredje möte, under det 67:e sammanträdet,[365] höll ordförande Salvador de Madariaga öppningsanförandet. Han konstaterade att rådet ansett det vara av största vikt att reda ut de två frågor, som skulle ge svar på om Finland hade haft rätt att föra ärendet inför NF. Britterna framhöll å sin sida att endast den första frågan var av betydelse, och försökte avfärda den andra medan finländarna inte var villiga att avstå från den.[366]

---

[361] Claims brought by the Finnish Government against the Government of the United Kingdom with regard to Finnish Ships used during the War by the Government of the United Kingdom, 30.1.1932, C./66th Session/P.V. 7 (I), 8:Z:3, UA, RA.

[362] Salvador de Madariaga höll anförande på Nationernas förbunds 66:e sammanträde och sjunde möte, 30.1.1932, C./66th Session/P.V. 7 (I), s. 7, 8:Z:3, UA, RA.

[363] Jonkari, s. 9–10.

[364] Brev från Finlands ambassadör i London, Armas Saastamoinen till Finlands utrikesminister Aarno Yrjö-Koskinen, 7.3.1932, 8:Z:3, UA, RA.

[365] Rådets sammanträden räknades från det första i Paris 16 januari 1920. Under åren kom dessa sammanträden att bli längre och bestå av ett flertal möten.

[366] Sixty-seventh session of the council, third meeting, 18.5.1932, C./67th Session/P.V. 3 (I), 8:Z:3, UA, RA.

I maj 1932 hölls ett möte i London mellan de två regeringarnas representanter,[367] med syfte att komma överens om ett avtal beträffande skiljedomen, vem som kunde tänkas utföra den och vilka frågor som skulle besvaras. Fastän de brittiska representanterna[368] till en början vägrade godkänna båda frågorna, kunde Holsti under mötet övertala dem.[369] Finlands ambassadör i London, Armas Saastamoinen, skrev i sitt referat över mötet att han var rädd för vilka hinder britterna skulle sätta upp i framtiden. Han skrev att FÅA:s representanter naturligtvis var ivriga att få diskutera ärendets sakfrågor, men att han tvivlade på att de skulle få göra det inom en snar framtid. ”Englannin vaikutusvalta on suuri ja voi se sitä käyttää monella tavalla”[370] skrev Saastamoinen till det finska utrikesministeriet i maj 1932. Då länderna kommit överens om skiljedomens villkor återstod att hitta en kandidat som båda länderna godkände. Som skiljedomare valdes den svenska juristen Algot Bagge som fick i uppdrag att, utgående från bevismaterial från de berörda parterna, svara på de två frågorna. Britternas första promemoria sammanfattades med att hävda att internationell rätt krävde att alla i det brittiska rättsväsendet tillbudsstående medel skulle utnyttjas innan ett ärende likt det här kunde prövas i internationell domstol, och att de finska redarna hade misslyckats med detta.[371]

I Finlands utrikesministeriums arkiv finns inte alla handlingar bevarade. Innehållet i Finlands första promemoria kan ändå ses genom britternas *counter-memorial*, där finländarnas promemoria besvarades. Finländarna hade konstaterat att den mening som påbörjade domen från *Admiralty Transportation Arbitration Board*, nämligen ”We find as fact that …”, var en av orsakerna till att ärendet inte överklagats. Det var begreppet *fakta* som finländarna hävdade kunde tolkas som att domen var slutgiltig, vilket skulle göra en överklagan

---

[367] Finlands representanter var Finlands ambassadör i London A. H. Saastamoinen, Finlands representant vid NF Rudolf Holsti, Lars Krogius, Henrik Ramsay samt Hermann Friedmann.

[368] Sir Lancelot Oliphant, statssekreterare, Mr. H. J. Seymour, chef för *Northern Department*, *Foreign Office*, Sir William Malkin, chef för juridiska avdelningen, *Foreign Office*, Sir Thomas Barnes, chef för juridiska avdelningen, *Board of Trade*, Mr. Beckett, expert på juridiska avdelningen, *Foreign Office*, Mr. Foley, tjänsteman, *Board of Trade*, Mr. Mort, fartygsexpert, *Board of Trade*, Mr. Bateman, tjänsteman, *Northern Department*, *Foreign Office* och Mr. Ward, yngre tjänsteman, *Northern Department*, *Foreign Office*.

[369] Promemoria författad av Rudolf Holsti, 18.5.1932, 8:Z:1, UA, RA.

[370] Rapport till utrikesministeriet författad av Finlands ambassadör i London, A. H. Saastamoinen, 31.5.1932, 8:Z:1, UA, RA. ”Englands inflytande är stort och kan användas på många sätt”. Översättning R.L.

[371] *Memorial submitted on behalf of His Majesty's Government in the United Kingdom in the Arbitration between His Majesty's Government in the United Kingdom and the Government of the Finnish Republic under the Agreement signed in London on September 30, 1932*, undertecknad av T. J. Barnes på brittiska finansministeriet *Board of Trade*, 27.10.1932, 8:Z:3, UA, RA.

lönlös. Britterna svarade på detta att en sådan tolkning inte alls kunde göras, och att alla domar gick att överklaga oberoende av formuleringar i domen.

Då alla promemorior var klara skulle Algot Bagge granska de bevis ländernas myndigheter lagt fram, och utgående från dem skapa sig en objektiv uppfattning om huruvida ärendet kunde avancera eller om sagan inom NF var all.

Titeln på rapporten blev allt annat än kort, och benämndes *Decision Rendered In Conformity with the Agreement Concluded on September 30th, 1932, between the Government of Finland and the Government of Great Britain and Northern Ireland for the Submission to Arbitration of a question connected with a claim in respect of certain Finnish vessels used during the war*. Titeln sammanfattar ändå på ett tydligt sätt det som ärendet generellt, och skiljedomen specifikt, handlade om. I Algot Bagges 136 sidor långa text analyserades de inlägg som presenterats för författaren grundligt. Till att börja med lyfte Bagge bland annat fram hur de båda parterna i sina promemorior, och under den muntliga förhandlingen argumenterat för sina åsikter. Finska regeringen hade i sina promemorior hävdat att det i *Indemnity Act*, den lag under vilken ärendet behandlades i *Admiralty Transportation Arbitration Board*, var fastslaget att ”There could, according to the Indemnity Act, be no appeal against the Board's decision on a question of fact”.[372] Den finländska tolkningen var att domen därför inte kunde överklagas.

Efter att ha diskuterat de olika påståendena som parterna framfört gick Bagge in på skiljedomens egentliga uppgift, och svarade på de två frågor som NF:s råd gett honom i uppdrag att besvara.

> *a) Have the Finnish shipowners, or have they not, exhausted the means of recourse placed at their disposal by British law?*
>
> *b) Did the fact that those shipowners had not exhausted the means of recourse in question constitute an obstacle such as to prevent the Finnish Government from claiming compensation from the British Government?*

Bagge studerade först det brittiska rättssystemet överlag, och hur det fungerat i liknande fall samt hur det fungerat specifikt för de finska skeppsredarna. Han konstaterade att det fanns tre alternativ för en privatperson som efter kriget ville få ersättning genom *Indemnity Act* för egendom förlorad under kriget. Dessa var *Admiralty Transportation Arbitration Board*, *The War Compensation Court* och den vanliga domstolen. Av dessa var det den första som var specifikt upprättad för ersättningsanspråk gällande rekvirerade fordon eller fartyg.

En av de grundläggande frågorna som Bagge ställde i sin analys var huruvida det var möjligt att överklaga domen från *Admiralty Transportation Arbitration*

---

[372] Algot Bagge, *Decision Rendered In Conformity with the Agreement Concluded on September 30th, 1932, between the Government of Finland and the Government of Great Britain and Northern Ireland for the Submission to Arbitration of a question connected with a claim in respect of certain Finnish vessels used during the war* (Stockholm 1934), s. 11.

Board. Han konstaterade att finländarna haft rätt i sin tolkning att en överklagan på en dom under *Indemnity Act*, som konstaterats vara ett faktum inte var möjlig.[373] Bagge gick därefter över till att studera huruvida domstolen agerat felaktigt baserat på de bevismaterial som funnits till förfogande, och om ett ogiltigförklarande av domen var aktuellt. Han konstaterade att *Arbitration Board* utgående från de bevis de hade haft hade gett en korrekt dom, och att det inte hade funnits orsak att med samma bevismaterial göra en överklagan.

Det mest centrala bakom hans beslut var frågan om vem som egentligen rekvirerat fartygen. Bagge konstaterade att eftersom det inte gick att bevisa vem som rekvirerat fartygen kunde inte britterna hållas ansvariga. För att bevisa britternas skuld hade finländarna behövt bevisa ryssarnas oskyldighet, vilket de inte kunde. Påståendet att en rysk rekvirering i brittisk hamn var emot den ryska lagen besvarade Bagge genom att konstatera att kejsaren i speciella sammanhang, som krig, hade rätt att gå emot den egna lagen. Därmed konstaterade Bagge att det inte fanns några egentliga skäl till att försöka överklaga domen inom det brittiska rättsväsendet, då en annorlunda dom knappast hade sett dagens ljus med de bevis som fanns tillgängliga.

Möjligheten att föra ärendet inför andra liknande tillfälliga tribunaler föll på att redarna inte kunde bevisa att britterna rekvirerat deras fartyg, något som hade varit avgörande för att kunna föra ärendet inför *War Compensation Court*.

> The Arbitrator's decision on the question submitted to him, in consequence of the above considerations, is that the Finnish shipowners have exhausted the means of recourse placed at their disposal by British law.[374]

Efter en noggrann genomgång hade Algot Bagge gett svar på den första frågan. Eftersom svaret blev jakande föreföll den andra frågan onödig. Han kom slutligen fram till att det ur hans perspektiv inte fanns några hinder för att saken skulle kunna behandlas av NF, eftersom de finländska redarna inte hade kunnat föra ärendet vidare inom det brittiska rättsväsendet.

5.2.3 Utanför mötessalarna 1933–1934

Största delen av den tid som ärendet behandlades i NF:s råd gick åt till skiljedomen. Under dessa år fördes en sporadisk korrespondens mellan FÅA:s ledning, och olika diplomater och jurister på fältet. Det som tydligast kommer fram är den ökade frustrationen som går att utläsa ur Lars Krogius och Henrik Ramsays brev. Frustrationen i breven blandas stundvis med strimmor av hopp om ett lyckligt slut, och det är denna kombination som verkar bidra mest till en fortsatt kamp.

---

[373] Bagge, s. 40.

[374] Bagge, s. 119.

> the procedure before the Council of the League of Nations is very slow. Now that progress appears to have been made and the position of the parties is becoming more clearly defined the moment may be approaching when either by friendly negotiations or the decision of the League of Nations or by other means a settlement of the whole question may be brought about.[375]

Sir Ernest Roney hade anlitats av FÅA för att underlätta kommunikationen mellan de finska och de brittiska myndigheterna, och Ramsay lyfte i sitt brev till Roney upp de långsamma processer som dittills kännetecknat behandlingen i NF. Citatet vittnar om en förhoppning om att skiljedomen skulle föra ländernas regeringar närmare varandra, och således kunna skapa överenskommelse och ett avslut på hela frågan.

Under de månader som gått sedan länderna enades om skiljedom, 30 september 1932, hade en stor del av den diplomatiska korrespondensen mellan Finlands och Storbritanniens representanter gått ut på att skicka promemorior åt varandra och Bagge. Författandet av dessa promemorior tog tid då många inblandade befann sig på olika orter, och det slutliga godkännandet skulle ges av utrikesministern. Republikens president var inblandad i de fall då ärendet tog ett nytt steg, till exempel då beslut togs att inleda förhandlingar för den kommande skiljedomen. I februari 1933 fick Finlands ambassadör i Stockholm, Georg Achates Gripenberg, i uppdrag att informera Algot Bagge om den finska regeringens önskan om att inleda muntliga redogörelser. Det brittiska utrikesministeriet var också intresserat av de muntliga förhören som inleddes 4 september.[376]

Hermann Friedmann intervjuades efter sin hemkomst från en månadslång resa i Berlin, Genève och London, och förklarade att bristen på dokument gångbara som bevis medförde hinder i processen. Han förklarade vidare att den förestående skiljedomen inte hade något med sakfrågan att göra, utan att det var en strängt taget juridisk fråga gällande brittisk domstol och brittiska lagar. Han påpekade avslutningsvis att Nationernas förbunds råd inte kunde tvinga Storbritannien att betala utan endast uppmana till det. Friedmann menade att det fanns en stor chans att ärendet slutade i en kompromiss, och att de finländska redarna endast fick en del av den begärda summan.[377]

Förvaltningsrådet behandlade ärendet sporadiskt under de här åren. Lars Krogius rapporterade på förvaltningsrådets möte i september 1933 om de muntliga tillägg som parterna gjort för Algot Bagge. Därefter kom det att vara tyst bland protokollen gällande *de engelska fordringarna* för en längre tid, och

---

[375] Brev från Henrik Ramsay till Sir Ernest Roney, 14.2.1933, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[376] Diplomatisk korrespondens mellan Finlands och Storbritanniens representanter, september 1932–februari 1933, 8:Z:1, UA, RA.

[377] Helsingin Sanomat, 15.3.1933.

Krogius höll i juni 1934 ett längre anförande där han konstaterade att ärendet troligtvis nästa gång skulle behandlas i NF i september 1934.[378]

Hermann Friedmann arbetade enligt ett kontrakt där han erhöll provision vid positivt resultat. Han fick däremot sina resor betalda och i mars 1934 riktade han en önskan till Henrik Ramsay om ett större arvode, mot att han ökade antalet resor för att höja chanserna till en lyckad utgång. Hans brev besvarades av Lars Krogius och mellan raderna kan man utläsa en viss irritation över Friedmanns förslag.

> särskilt beträffande Dina kostnader ha vi ansett oss berättigade att vänta att de skulle normeras mot bakgrunden av den provision som vi med Dig avtalat att utfalla vid affärens lyckliga avslutande, en provision som, ifall vi närmelsevis vinna vad vi borde få, måste komma att rikligen motsvara vad endast få människor kunna förvärva genom ett helt livs framgångsrika arbete.[379]

Krogius beskrev ett scenario där ingen ersättning erhölls, och där FÅA och deras medintressenter skulle ha stora utgifter att täcka medan Friedmann inte behövt ta några risker alls. Lars Krogius verkade inte ha någon förståelse för Friedmanns förslag om att utöka det eventuella arvodet för att i gengäld än mer aktivt följa ärendets utveckling. Krogius förklarade för Friedmann att FÅA och deras medintressenter möjligtvis inte hade vågat ta ärendet så långt, om det inte hade varit för Friedmanns erbjudande om ett kontrakt där han skulle få betalt endast i fall att ersättning betalades ut till redarna. ”Måhända hade vi icke ens vågat oss på detta om vi kunnat förutse de väldiga ersättningar som under arbetets gång påkallats.”[380]

Friedmanns svarsbrev höll saklig och vänlig ton, och ingen schism verkar ha uppstått mellan herrarna trots de hårda ordalag Krogius använde i sitt brev. På en punkt ville han dock säga ifrån, och det gällde det påstående som Krogius fällt att Friedmann inte skulle ha tagit någon risk. ”Det är så, att jag – driven i början kanske av det materiella intresset, men sedermera av en obegränsad hängivenhet till vår rättvisa sak – under dessa fem år så gott som uteslutande ägnat all min tid, alla mina krafter och alla mina resurser åt vår sak.”[381]

Genom dessa brev går det att få en insyn i den tankevärld Krogius och Friedmann befann sig i. Krogius framhöll att Friedmanns erbjudande hade varit avgörande för att ärendet fördes till NF, och att utgifterna kunde hållas nere tack vare erbjudandet om att bli belönad först då ersättningen erhölls, om så skedde. Samtidigt är det lätt att förstå den prekära sits Friedmann befann sig i då han

---

[378] Förvaltningsrådets mötesprotokoll, 29.6.1934, Cc:2, FÅA, SHIÅA.

[379] Brev från Lars Krogius till Hermann Friedmann, 26.3.1934, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[380] Brev från Lars Krogius till Hermann Friedmann, 26.3.1934, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[381] Brev från Hermann Friedmann till Lars Krogius, 9.4.1934, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

arbetade utan ersättning. Friedmanns roll för ärendets avancemang är möjligtvis större än vad som tidigare framkommit, om man får tro Krogius. Även hans drivkrafter verkar ha förändrats från det materiella till intresset för den rättvisa saken. Det går att ställa frågan huruvida han verkligen kände så, eller om han visste vilka argument han skulle använda sig av för att påverka Krogius.

Rudolf Holsti sammanfattade i slutet av maj 1934 läget i en promemoria där han i första hand diskuterade den summa som hela ersättningsprocessen handlade om, och hur den räknats ut. Han påpekade att den ursprungliga summan varit 525 000 pund men att summan skulle variera beroende på hur man räknade ränteprocenten, och om man beaktade det faktum att pundets värde sjunkit sedan ärendet lades fram inför NF:s råd. Några detaljer beträffande eventuella procentenheter gav inte Holsti, men han gav däremot sin syn på varför finska staten arbetat så hårt för denna frågas lösning. ”Mutta kysymyksessä ei ole ainoastaan se tappio, minkä laivanomistajat ovat joutuneet kärsimään […] vaan myös Suomen valtio ja erinäiset kunnat ovat samaan aikaan kärsineet nekin tappioita.”[382] skrev Holsti i promemorian och fortsatte med att räkna upp vilka förluster den finska staten drabbats av till följd av de uteblivna ersättningarna.

Först och främst hade den finska staten förlorat på att en stor del av handeln skötts med utländskt tonnage, i brist på tillräckligt inhemskt. Poängen var därmed att de finska redarna hade kunnat skaffa nytt och modernt tonnage för den ersättning de krävde om så hade skett genast efter kriget, vilket hade gynnat den finländska ekonomin.[383] Som jag visade i KAPITEL 4 hade FÅA:s flotta redan 1925 kommit upp i samma storlek som före kriget. Av hela den finländska handelsflottan hade en femtedel gått förlorade i kriget, och endast hälften av ångfartygen som funnits före kriget fanns kvar då kriget var över. Under mellankrigstiden växte den finländska handelsflottans dräktighet från 210 000 bruttoton 1920, till 631 000 år 1939. Under 1930-talet låg de finska fartygens andel av Finlands utrikeshandel under 40 procent, och således fanns det orsak att öka den andelen för att på det viset bidra till den finländska ekonomin.[384] Holstis analys om att ersättningen skulle ha varit betydelsefull för den finska staten om FÅA och de andra rederierna hade kunnat investera de erhållna medlen i nybyggen, håller alltså streck.

Holsti lyfte vidare upp problematiken med brist på jobb för finländska sjömän på inhemska fartyg. Den finska handelsflottans minskade storlek ledde nämligen till att alla finländska sjömän inte fick jobb på finskflaggade fartyg,

---

[382] Promemoria författad av Rudolf Holsti, 22.5.1934, 8:Z:1, UA, RA. ”Men det är inte enbart frågan om den förlust som redarna har lidit […] utan finska staten och enskilda kommuner har samtidigt även de lidit förluster.” Översättning R.L.

[383] Promemoria författad av Rudolf Holsti, 22.5.1934, 8:Z:1, UA, RA.

[384] Kaukiainen (2008), s. 354–407.

vilket bidrog till skattebortfall. En utbyggnad av den finska handelsflottan vore därmed även ur den synvinkeln viktig för finska staten.[385]

Dessa konstateranden och förslag ger en inblick i de bakomliggande orsakerna till att den finska staten satsade så stor energi på att hjälpa de finska redarna. Samtidigt som det handlade om att hjälpa landsmän i nöd hade staten knappast satsat så här mycket på ärendet om inte någon egen vinning varit aktuell. Finland befann sig vid tidpunkten på sitt andra decennium som självständig stat, och utrikeshandeln var fortfarande inte stabil. Enligt en uppskattning av Henrik Ramsay sköttes 95 procent av den finländska utrikeshandeln under mellankrigstiden sjövägen, medan motsvarande andel före kriget varit 70 procent. Den uteblivna östhandeln, som främst skötts med tåg, hade fallit bort vilket hade bidragit till de ökade frakterna sjövägen. Det var således i statens intresse att skapa goda förutsättningar för de ledande rederierna.[386]

5.2.4 Fortsatt motstånd av britterna

Finlands ambassadör i London, G. A. Gripenberg, hade våren 1934 träffat Laurence Collier som var chef för det brittiska utrikesministeriets *Northern Department*-avdelning. Collier hade uttalat sig om den brittiska regeringens syn på hela ärendet, och sagt att de aldrig, under några som helst omständigheter, skulle betala ersättning till den finska staten eftersom detta skulle skapa ett prejudikat.

> On tietenkin aivan luonnollista, että suomalaiset laivanvarustajat koettavat saada korvausta laivoistaan, mutta periaatteellisista syistä Englannin hallitus ei koskaan voi suostua korvauksen maksamiseen. Jos nimittäin korvaus k.o. laivoista nyt suoritettaisiin, niin muidenkin maiden taholta esitettäisiin aivan varmasti samanlaisia vaatimuksia. Niiden hyväksyminen olisi kuitenkin fyysillinen mahdottomuus.[387]

Det här skedde vid en tid då britterna under flera års tid bromsat ärendet i NF. Gripenbergs redogörelse för mötet med Collier innehåller även andra intressanta synpunkter. Collier, som sade sig vara en Finlandsvän, förstod inte varför

---

[385] Promemoria författad av Rudolf Holsti, 22.5.1934, 8:Z:1, UA, RA.

[386] Kaukiainen (2008), s. 359.

[387] Brev från G. A. Gripenberg till den finska ambassaden i London, 31.5.1934, 8:Z:1, UA, RA. ”Det är naturligtvis helt naturligt att de finländska skeppsredarna försöker få ersättning för sina fartyg, men av principiella skäl kommer den engelska regeringen aldrig att betala ersättningen. Om ersättning skulle betalas för de ifrågavarande fartygen skulle nämligen andra liknande fordringar helt säkert komma från många andra länder. Att godkänna alla dessa fordringar skulle ändå vara en fysisk omöjlighet.” Översättning R.L.

redarna överhuvudtaget riktat fordran mot Storbritannien, då fordringen tydligt skulle riktas mot Ryssland. Han kallade hela ärendet för ett *bad case*.[388]

Gripenberg skrev några dagar senare ett brev till utrikesminister Hackzell där han redogjorde för sina synpunkter gällande ärendet, och hur finländarna borde agera för att kunna förändra britternas uppfattning. Han föreslog att han, tillsammans med Friedmann och Krogius, skulle föra inofficiella diskussioner med brittiska representanter för att försiktigt mjuka upp dem. Att genast inleda officiella förhandlingar med krav på ersättning skulle kunna ha motsatt effekt, ansåg Gripenberg.[389] Den fjärde juni erhöll Finlands Londonambassad meddelande från utrikesministeriet, att Republikens president hade beslutat att förberedelser skulle inledas för de samtal som britterna väntades ta initiativ till. Gripenberg och Holsti skulle fungera som diplomatiska ombud, medan Friedmann, Krogius och Ramsay skulle delta som experter. Gripenbergs förslag om inledande inofficiella samtal verkade således inte ha beaktats.[390]

Britterna hade i allt större utsträckning under 1934 börjat tala om Finlands roll som arvtagarstat, *successor state*, till Ryssland. Britterna hävdade att om finländarna ville diskutera återbetalning av skulder som hängde ihop med tsarregimen, så ville britterna samtidigt diskutera de skulder som tsarregimen hade till Storbritannien.

> They cannot agree to discuss one particular matter which it suits the Finnish Government to select out of all the arrangements and transactions concluded at that time, and allow Finland to assume the position of international successor merely in a case where she claims to succeed to a benefit […], but they must insist upon the whole question of Finland's position as an international successor being discussed as a whole and this question of the Finnish ships being discussed merely as a part of that whole. It is for the Finnish Government to choose which of the two things they prefer: to leave matters as they are, which means the abandonment of this claim with regard to the Finnish ships, or to discuss the whole of the succession question referred to above.[391]

Att de finska redarnas försök att få ersättning skulle få en sådan här kontextualisering hade knappast någon väntat sig. Bolsjevikerna hade gjort just det som britterna anklagade finländarna för att göra, att vilja ha mycket men inte betala för något. Då bolsjevikerna hade tagit makten hade de genast nationaliserat all privat egendom, och samtidigt avsagt sig ansvaret för tsarregimens

---

[388] Brev från G. A. Gripenberg till den finska ambassaden i London, 31.5.1934, 8:Z:1, UA, RA.

[389] Brev från G. A. Gripenberg till utrikesminister Antti Hackzell, 2.6.1934, 8:Z:1, UA, RA.

[390] Brev från utrikesministeriets avdelningschef Bruno Kivikoski till Finlands Londonambassad, 4.6.1934, 8:Z:1, UA, RA.

[391] Brev från Lancelot Oliphant på *Foreign Office* till Paul Hjelt på Finlands Londonambassad, 2.8.1934, 8:Z:1, UA, RA.

skulder. Under 1920- och 1930-talet gjordes flera försök av britterna och fransmännen, som hade stora fordringar på Sovjetunionen förknippade med tsarregimen, utan att några överenskommelser kunde nås.[392]

Britterna visste att finländarna inte skulle betala tsarregimens skulder, och kunde därmed utan problem kasta fram detta argument för att visa hur orimliga finländarnas krav på britterna var. Britterna framhöll att om de ansågs vara skyldiga finländarna ersättning för fartygen, kunde finländarna var skyldiga att ersätta dem för tsarregimens skulder.

Under hösten 1934 korresponderades det mellan utrikesministeriet i Helsingfors och ambassaderna i Genève och London, med anledning av ett eventuellt möte mellan representanter för den finländska och den brittiska regeringen. Spaniens representant, Salvador de Madariaga, hade uppmanat Holsti att besöka London för att reda ut varför britterna konstant ändrade åsikt rörande NF:s kompetens i frågan. I ett brev till Henrik Ramsay lät Gripenberg förstå att de Madariaga var viktig för finländarna, eftersom han ”bär på en helig eld beträffande tillämpningen av paktens regler med avseende å de små nationernas rätt”.[393]

Även om britterna före skiljedomen påpekat att artikel 11 inte lämpade sig för en behandling av en fråga som denna, hade de inte officiellt önskat misskreditera den slutsats som kommittén kommit fram till, nämligen att artikel 11 lämpade sig och att skiljedomen skulle ge svar på de två frågorna. Finländarna ansåg att britterna godkänt kommitténs åsikt om artikelns lämplighet genom att godkänna rapporten. Britterna hänvisade till ett uttalande av Lancelot Oliphant,[394] där han skulle ha hävdat att den brittiska regeringen inte anser artikel 11 vara lämplig.

Detta uttalande väcktes igen till liv, då rådet på nytt skulle behandla ärendet efter en paus. Holsti besökte London för att reda ut varför britterna så många gånger bytt ståndpunkt i ärendet. Finländarna menade att Lord Cecil aldrig uttalat yrkat på ett misstroende av rådets kompetens att behandla ärendet.[395] Holsti träffade under sin vistelse Sir William Malkin, som menade att Lord Cecil, tvärtemot vad finländarna hävdade, hade varit för ett misstroende av rådets kompetens att behandla ärenden som detta. Holsti skrev i sin rapport över mötet att han och Malkin inte hade kommit överens om varför britterna ändrat åsikt, eftersom Malkin inte ansåg att de gjort det.

---

[392] Korhonen (1998), s. 262–267.

[393] Brev från G. A. Gripenberg till Henrik Ramsay, 22.10.1934, 8:Z:1, UA, RA.

[394] Oliphant var från och med 1929 *under-secretary of state* på *Foreign Office*.

[395] I AVSNITT 5.2.1 på s. 149 visar jag på att Lord Cecil nog argumenterade för att artikel 11 inte passade för en behandling av ett ärende som detta.

Därefter hade Holsti träffat Laurence Collier, som i princip upprepade det han hade sagt till Gripenberg gällande den brittiska oviljan att skapa ett prejudikat. Holsti hade då ställt Collier mot väggen, genom att fråga hur de brittiska representanterna kunde komma med så olika förklaringar till varför ersättning inte kunde betalas. Ibland sades det att summan redan hade erlagts till Ryssland och att de finländska redarna skulle vända sig till dem. Ibland sades det däremot att den brittiska regeringen var villig att diskutera eventuell ersättning om Finland tog på sig de skulder som Sovjetunionen hade till Storbritannien. På dessa frågor fick han inget klart svar, och det verkar som om ingen riktigt visste hur det egentligen låg till. Gällande den första ståndpunkten försökte Holsti finna bevis på att Storbritannien betalat ersättning till Ryssland för dessa fartyg utan att lyckas.[396]

Efter att ha besökt dessa herrar besökte Holsti Erik Colban, norsk representant i den jury som 1931 hade tillsatts för att reda ut under vilken artikel ärendet skulle behandlas. Enligt Holsti hade han inte så mycket till övers för det sätt på vilket britterna agerade för att försöka få ärendet ut ur rådets mötessalar.[397]

> Nähtyään nämä asiakirjat herra Colban sanoi pitävänsä entistäkin mahdottomampana käsittää kuinka Englannin hallitus nyt kaksi ja puoli vuotta myöhemmin yrittää saada Comité des Trois'in raportin hyljätyksi. Hänkin tosin valitti, ettei ole olemassa juriidisesti täysin sitovaa asiakirjaa, joka estäisi Englantia jatkamasta väitteitään neuvoston kompetenssia vastaan.[398]

Genom att detta sades förtroligt till Holsti ges vi möjlighet att titta in bakom de offentliga diskussionerna. De inofficiella samtal som fördes diplomaterna emellan antecknades sällan, och det är därmed svårt att veta vad de andra ländernas representanter egentligen ansåg. Citatet visar att även andra än finländarna förstod det spel som britterna spelade för att undvika att ärendet behandlades av rådet. Frågan är ändå om något gick att göra åt saken.

---

[396] Det är ändå möjligt att ersättningen betalades in på det ryska konto på banken Baring Bros., varifrån redarna senare försökte få ersättning under andra halvan av 1930-talet. Således kan den förklaringen stämma medan det ter sig intressant att britterna inte kunde förklara detta klart ut istället för att hitta på olika mer eller mindre påhittade förklaringar.

[397] Eräitä neuvotteluja Lontoossa suomalaisten laivojen korvausasiasta, rapport över resan till London, författad av Rudolf Holsti, 14.11.1934, 8:Z:1, UA, RA.

[398] Eräitä neuvotteluja Lontoossa suomalaisten laivojen korvausasiasta, rapport över resan till London, författad av Rudolf Holsti, 14.11.1934, 8:Z:1, UA, RA. "Efter att ha sett dessa dokument sade herr Colban sig ha än mindre förståelse för hur den engelska regeringen nu, två och ett halvt år senare försöker misskreditera Comité des Trois' rapport. Även han beklagade bristen på juridiskt fullständigt bindande dokument, som kunde stoppa Englands fortsatta försök att hävda rådets inkompetens." Översättning R.L.

Då det blev dags att återvända till mötessalarna i Genève fortsatte den brittiska regeringen med sina försök att sätta käppar i hjulen för finländarna. Britterna var inte nöjda med resultatet från skiljedomen, och försökte således hitta nya sätt att ogiltigförklara behandlingen av ärendet i NF. Före skiljedomen hade britternas argumentering kretsat kring påståendet att redarna inte utnyttjat alla tillbudsstående medel då ärendet behandlades i brittisk domstol, och att ärendet således inte kunde behandlas i NF. Robert Cecil hade redan före skiljedomen hävdat att ärendet enligt artikel 11 paragraf 2 i NF:s stadga inte hörde hemma i NF, och nu återupptogs samma argument då ärendet behandlades på rådsmötet 27 september 1934.

Hermann Friedmann påpekade i sin sammanfattning av ärendet att Storbritannien, efter att ha misslyckats med skiljedomen, återgick till den ursprungliga åsikten beträffande olämpligheten i artikel 11.[399] Han ansåg att det inte fanns något i NF:s stadga som hindrade rådsmötet från att behandla ärendet. Friedmann citerade tidigare utlåtanden från liknande dispyter, samt ett utlåtande från Spaniens representant de Madariaga där han konstaterat att rådsmötet hade all rätt att behandla en tvist mellan två länder som lett till en dispyt. ”When a case of this kind degenerated into a dispute, the Council was automatically competent to deal with it, not only under Article 11, paragraph 2, but *under its general powers*.”[400] I ett sällskap där majoriteten inte verkade veta vad som egentligen menades med paragraf två i artikel 11, var de Madariagas uttalande ovanligt rättframt. Innehållet i paragraf två i artikel 11 presenterades i AVSNITT 5.2.1 på s. 149.

Dispyten handlade om paragrafen, och huruvida den tillät finländarna att ta upp ärendet inför rådsmötet eller inte. Britterna hängde upp sig på den senare delen där den internationella freden behandlas, och hävdade att dispyten inte var av en karaktär som kunde leda till en situation som riskerade den internationella freden. Dock fortsätter ju sista meningen i paragraf två med orden ”or the good understanding between nations”[401] vilket betyder att riskerandet av den internationella freden inte var ett krav, och att det goda samförståndet mellan nationerna inte heller skulle störas av liknande dispyter. Britterna fortsatte ändå hävda att det inte fanns något i paragraf två som tillät en behandling av den här typen i NF.

Under rådsmötets sammanträde i januari 1935 diskuterades det faktum, att britterna nu valt en nygammal strategi för att avvärja den fordring som de finska

---

[399] Hermann Friedmann, Observations on the Development of The Anglo-Finnish Shipping Case since it was brought before the Council of the League of Nations by H. Friedmann, Dr. jur., at Helsingfors 1934, s. 1, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[400] Friedmann, s. 13, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[401] Covenant of the League of Nations (1919), http://www.refworld.org/docid/3dd8b9854.html, 2.1.2020.

redarna hade gentemot dem. Rudolf Holsti höll ett anförande för rådsmötet där han framförde ett antal argument, varvat med bevis i form av brev och utdrag ur tidigare sammanträden, som talade för att britterna inte återvänt till sin tidigare ståndpunkt i frågan utan att de hade ändrat åsikt efter Bagges dom.

> The Finnish Government deeply regretted that the United Kingdom Government had found it necessary now, two years and a half later, and only after the decision had gone against it on the two preliminary questions raised by the Spanish, Italian and Norwegian representatives to contest the competence of the Council, as laid down by the said report.[402]

Holsti påpekade att Lord Cecil vid ett tillfälle hade hävdat att rådsmötet nog var lämpat att behandla ett ärende som detta, men inte det ifrågavarande ärendet på grund av att redarna inte hade överklagat domen i *Arbitration Board*. Holsti ansåg att det inte fanns något som hindrade rådsmötet vid NF att behandla ärendet då den frågan hade avgjorts till finländarnas fördel.

Britterna hävdade vid mötet i januari att de aldrig hade godkänt den rapport[403] som presenterats på rådets sammanträde 30 januari 1932. Holsti menade å sin sida att britterna, även om de officiellt inte godkänt rapporten, hade agerat som om de hade gjort det, då de gått med på skiljedomen. de Madariaga föreslog tre alternativ för att komma ut ur den situation rådet befann sig. De tre alternativen var att rådets representanter skulle rösta om frågans lösning, tillsätta en kommitté av jurister för att lösa frågan eller att överlämna det till den fasta mellanfolkliga domstolen, en företrädare till dagens internationella domstol i Haag. Fortfarande handlade tvisten om huruvida rådet kunde behandla ärendet, och dessa tre förslag skulle alltså inte reda ut ersättningsanspråken. de Madariaga föreslog att den mellanfolkliga domstolen skulle avgöra om rådet hade befogenhet att behandla ärendet.

Förslagets mottagande i salen var delat. Holsti vädjade till rådets medlemmar att bortse från det faktum att ena parten i konflikten var en stormakt och den andra ett litet land. Enligt Holsti var Finland ett land som redan före sin självständighet trott på rättvisans seger, och att Finland inte hade tänkt avvika från den inställningen. Rättviseargumentet användes således inte endast av redarna och även Holsti ansåg att argumentet var värt att använda, speciellt då de Madariaga talat varmt för de små staternas rätt till skydd.

Anthony Eden, understatssekreterare vid brittiska utrikesministeriet och ansvarig för NF-ärenden, menade å sin sida att skiljedomen inte hade behandlat huruvida rådet kunde behandla ärenden som detta. Eden höll fast vid den brittiska ståndpunkten, att artikel 11 inte var till för att lösa små tvister som denna.

---

[402] League of Nations Eighty-Fourth session of the Council, January 19th 1935, C./84th Session/P.V. 8 (I), Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[403] Rapporten behandlades i AVSNITT 5.2.1 på s. 149.

Han ansåg inte att den här tvisten var en konflikt värd att behandlas vid NF, och avslutade sin utläggning med att konstatera att rådet hade mycket viktigare ärenden att behandla, och att medlemmarnas tid slösades för varje minut som detta ärende behandlades.

> Mr. Eden could not believe that the prestige and authority of the Council would be increased if it turned aside from the weighty tasks which the Covenant had imposed upon it, in order to devote its attention to matters which were insignificant when viewed in the proper perspective of its primary task, the maintenance of peace in the world.[404]

Trots att Eden gav sken av att vilja upprätthålla NF:s världspolitiska mission är det klart att hans främsta mål var att undanhålla ärendet från rådet för att Storbritannien inte skulle behöva betala. Rådets medlemmar fick därefter yttra sig för att försöka skapa konsensus beträffande fortsättningen. Flera sade sig stödja Finlands sak men samtidigt vilja skapa en ram för hur artikel 11 kunde tolkas. René Massigli från Frankrike stödde Edens förslag eftersom han ansåg att rådet inte var, och inte fick bli, en domstol som var tvungen att ta emot alla möjliga önskemål om skiljedom likt det de nu hade framför sig. Han ansåg att rådet måste förbli en politisk sammansättning, som ur ett politiskt perspektiv behandlade tvister som kunde eskalera till den grad att den internationella freden var hotad. ”The Council was the highest political court in the world; its competence should be considered from that aspect.”[405] Eftersom majoriteten talade emot att föra ärendet till den internationella domstolen drog de Madariaga tillbaka sitt förslag.

Holsti fortsatte sitt försök att övertyga rådsmedlemmarna om att rådet tidigare behandlat liknande tvister, och att detta fall inte var unikt. Eftersom frågan nu i stora drag tangerade de stiftande medlemmarnas intentioner, fortsatte Holsti med att hänvisa till Lord Cecil som enligt Holsti aldrig explicit sagt att ärendet inte kunde behandlas av rådet, endast att det inte var önskvärt. Också Anthony Eden citerade Lord Cecil, genom att lyfta fram argument om varför en fråga av den här karaktären inte borde behandlas av rådet. Eden försökte intala rådet om att vidare undersökning var onödig eftersom tillräcklig tid spillts på detta, i hans mening, triviala ärende. Holsti insåg att en direkt omröstning skulle vara negativ för Finland, och försökte fördröja en sådan genom att föreslå vidare utredning. Det var i Finlands intresse att dra ut på ärendet till dess rådet kunde börja behandla sakfrågan, istället för att käbbla om rådets kompetens. Presidenten avslutade mötet med att konstatera att han med hjälp av

---

[404] League of Nations Eighty-Fourth session of the Council, January 19th 1935, C./84th Session/P.V. 8 (I), 8:Z:3, UA, RA.

[405] League of Nations Eighty-Fourth session of the Council, January 19th 1935, C./84th Session/P.V. 8 (I), 8:Z:3, UA, RA.

de Madariaga och generalsekreteraren, baserat på diskussionen, till nästa möte skulle komma med ett utlåtande och förslag om vilket av de två kvarvarande alternativen de skulle välja.[406]

I början av februari återkom Lars Krogius till Helsingfors efter att i en månads tid varit på resande fot, främst i Genève, där han följt med förhandlingarna. Han sade sig ha goda förhoppningar om att ärendet fortfarande kunde gå Finlands väg. Krogius beskrev ärendets utveckling, och ville ”uttala ett varmt tack till minister Holsti ävensom [sin] beundran för hans intresserade, oförtrutna och effektiva bemödanden att framlägga betydelsen för vårt land av denna rättvisa sak”.[407] Lars Krogius använde sig återigen av rättviseargumentet då han uttalade sig om ärendet, vilket styrker tesen om att den moraliska rättvisan vägde tyngre än de ekonomiska argumenten.

Rådet tog ärendet till behandling följande gång i maj 1935 då Holsti presenterade ett antal dokument som grundligt belyste ärendets karaktär. Dokumenten[408] gav ingen ny information för den insatte, men var tänkta att fungera som väckarklocka för de medlemmar som hade beslutet i sin hand. Holsti framhöll att den fordrade summan skulle ha en indirekt inverkan på Finlands ekonomi. ”It goes without saying that the losses suffered by the Finnish owners actually represent a very heavy loss for the Finnish nation as a whole.”[409] Holsti underströk att rådet behandlat ärendet i fyra års tid utan att ha nått några som helst framsteg, trots att rådets första aktion varit att tillsätta en kommitté som hade gett grönt ljus för rådet att behandla ärendet.[410]

Lars Krogius skrev i maj 1935 till sin bror Ernst som tidigare hade uttryckt en stark oro över ärendets utveckling:

---

406 League of Nations Eighty-Fourth session of the Council, January 19th 1935, C./84th Session/P.V. 8 (I), 8:Z:3, UA, RA.

407 Hufvudstadsbladet, 5.2.1935.

408 Finland before the Declaration of Her Independence, The Right of the Russian Authorities to requisition Finnish Vessels during the War, History of the Requisition of the Finnish Vessels in the United Kingdom during the War, Finland after the Declaration of Her Independence, Attempts by Finland to secure Compensation for the Use of the Vessels, The Peace Treaty between the Republic of Finland and the Russian Socialist Federal Soviet Republic, Economic and Financial Aspects of the Requisitioning of the Finnish Vessels, Final Observations.

409 League of Nations, Claim made by the Finnish Government with regard to Finnish Vessels used during the War by the Government of the United Kingdom, 9.5.1935, Official No.: C.182.M.100, 8:Z:3, UA, RA.

410 Kaukiainen (2008), s. 407.

> Dear Brother
>
> I […] can quite understand the anxiety you have had and your desire to give some advice as to our action here. But I must make you aware of the fact that as we can do very little here generally we cannot interface in an official discussion in any way except through our Minister, and though we can do all we can to put our ideas into his head we cannot dictate the words to him.[411]

Lars svarade sin bror med en uttalad förtvivlan över hur maktlös han kände sig. Han beskrev hur livet bakom kulisserna såg ut, och konstaterade att de diskussioner han haft med någon ledamot den ena halvtimmen inte längre gällde nästa halvtimme. Lars beskrev ett oändligt hav av information rörande än det ena och än det andra, och en nästintill omöjlighet att försöka lyfta upp de ur finländskt perspektiv väsentliga aspekterna av ärendet. Vidare beskrev Krogius hur britterna försökt tvinga den finländska regeringen att lägga ner ärendet genom att hota om repressalier i andra ärenden. ”We have explained that this we shall never do, and therefore are continuing to fight, and therefore we asked our Government yesterday […] authorising us to insist upon the right for our Government to reply to the Report only in September.”[412] Rapporten, som citatet hänvisar till och som rådet fått ta del av under mötet i januari, hade uppmanat detta att lägga ned ärendet med hänvisning till rådets inkompetens att behandla ärenden likt detta. Lars Krogius kampvilja ökade efter britternas försök att hota finländarna. Den finländska regeringen följde av allt att döma Krogius uppmaning, och ärendet bordlades vid rådets möte i maj för att tas upp igen i september. I slutet av Krogius brev skymtade hans syn på ärendet fram i en kommentar om britternas påtryckningsförmåga:

> In any case it is impossible that we should abandon a matter which is absolutely correct and just, and for which there is already so much support, although their opponents seem to be very strong in using means to prevent people from speaking their actual opinions.[413]

Om det i brevets början skönjs en viss uppgivenhet, visar slutet tecken på den kampvilja som Lars Krogius uppvisade i stort sett i alla de brev han skrev under den här tidsperioden. I det aktuella brevet var han i första hand irriterad på britterna, och deras vilja att sabotera finländarnas försök att föra fram sakfrågorna. Det är knappast orimligt att anta att denna ovilja att lyssna till sakargumenten gav Krogius än mer orsak att fortsätta kampen. I juni redogjorde han åter för ärendets avancemang under FÅA:s förvaltningsråds möte.

---

411 Brev från Lars Krogius till Ernst Krogius, 23.5.1935, A 5 62, Lars Krogius samling, Arkivaliesamlingen (A), SHIÅA.

412 Brev från Lars Krogius till Ernst Krogius, 23.5.1935, A 5 62, A, SHIÅA.

413 Brev från Lars Krogius till Ernst Krogius, 23.5.1935, A 5 62, A, SHIÅA.

> Ordföranden lämnade en ingående redogörelse för rederiernas krav mot engelska Regeringen i Geneve, samt påvisade nödvändigheten av att söka föra frågan vidare. Förvaltningsrådet omfattade den uppfattningen, att frågan icke skulle nedläggas, utan att fortsatt aktion vore av nöden och berättigade Direktionen att fortfarande bearbeta frågan.[414]

Här kommer Krogius och Ramsays ihärdighet tydligt fram. Oviljan att ge upp genomsyrade hela ersättningsprocessen, och Krogius var mån om att inte låta britterna komma undan. *Hufvudstadsbladet* skrev om ”[h]emlighetsmakeri i Geneve kring vår fartygsfråga”[415] där Lars Krogius delade med sig av de upplevelser han haft som observatör vid rådsmötet. Enligt Krogius hade det varit en hel del hemlighetsmakeri vid mötena, och han hade upplevt det som om bevismaterial undanhölls för att röstningen skulle gå i britternas favör. Viktiga rapporter hade inte lästs upp i sin helhet under rådsmötet, och när rådsmötet varit inne på fjärde dagen hade redarnas krav gentemot Storbritannien nämnts för första gången. Enligt Krogius bordlades frågan innan några egentliga bevis hunnit framföras, och omröstning skulle ha kunnat genomföras om inte Rudolf Holsti begärt att frågans behandling skulle bordläggas till mötet i september. Trots starka brittiska protester fick Holsti sin vilja igenom.[416]

Krogius kände en stark besvikelse över den orättvisa behandlingen av ärendet, och han bad förvaltningsrådet att fortsätta kämpa för ersättningen. Krogius hade kämpat med frågan länge, och var troligtvis lika angelägen som britterna om att få ett slut på det hela. Lars Krogius förklarade i slutet av juni 1935 i *Hufvudstadsbladet*, varför det lönade sig att kämpa för ersättningen. Han påpekade att ”[d]å det här rör sig om ett för våra förhållanden anmärkningsvärt stort belopp och då man i vidsträckta kretsar i vårt land önskar följa med frågans fortsatta utveckling”.[417] Det stora beloppet kan förklaras med att den fordrade summan under 1930-talet hade gett över 19 fartyg, och att FÅA och Finlands handelsflotta därmed hade gynnats betydligt av ersättningen. Han avslutade artikeln med en önskan om att den brittiska regeringen fortfarande skulle ta sitt förnuft tillfånga. Hans tidigare starka tro på det brittiska rättsväsendet hade krossats, och han uttryckte sig i starka ordalag beträffande den orättvisa behandlingen av det finska folket.

---

[414] Förvaltningsrådets protokoll, 13.6.1935, Cc:2, FÅA, SHIÅA.

[415] Hufvudstadsbladet, 13.6.1935.

[416] Hufvudstadsbladet, 13.6.1935.

[417] Hufvudstadsbladet, 23.6.1935.

> Med skäl torde man kunna fråga, om i själva verket intet skall kunna göras, för att förmå engelska regeringen att fästa avseende vid denna reklamation, som framställes utav ett land, där man starkt lider under bördan av en orättvisa, så mycket djupare känd, som den är oväntad från en nation, till vars välbekanta 'fair dealings' det finska folket skulle önska behålla sin gamla tro.[418]

Återigen är det behovet av rättvisa som betonas, då Lars Krogius argumenterar för behovet av ersättning. Lars Krogius uppmärksammade läsaren på att finländarna, sedan början av 1920-talet, påpekat den ryska statens brist på laglig rätt att rekvirera fartyg utanför finskt territorialvatten. Lars Krogius, som studerat i England och alltid sett Storbritanniens hamnar som de viktigaste destinationerna för hans flotta, hade haft en stor tillit till det brittiska rättsväsendet. Denna tillit hade efter de senaste 17 åren minskat, fastän han fortsättningsvis försökte öppna britternas ögon och skrev samma text i *Lloyd's List* på engelska 10 juni och i *Helsingin Sanomat* på finska den 23 juni 1935.

FÅA:s lednings tro på rättvisa gjorde det otänkbart för dem att ge upp. Händelserna i NF gav en rejäl bränslepåfyllning för en fortsatt kamp, och Lars Krogius gjorde allt som stod i hans makt för att få ett ur hans synvinkel lyckligt slut. Hans uppmaning till förvaltningsrådet och direktionen, om fortsatt kamp blir central då processen senare samma år kom att gå in i sin tredje fas, det förpliktande arvet. Lars Krogius blev allt intensivare i sina krav på moralisk rättvisa under de år ärendet behandlades av NF. Hans uppmaning om fortsatt kamp kom att bli ett indirekt testamente som de efterlevande inte kunde ignorera.

Rudolf Holsti skrev i juni 1935 en promemoria, med förslag till aktioner för att undvika att britterna skulle köra över finländarna på det sätt som de tidigare gjort. Promemorian var skriven på svenska för att underlätta Friedmanns läsning. Holsti skrev att britterna "skridit till de mest energiska åtgärder i syfte att påverka rådsmedlemmarna i sådan riktning, att rådet vid sitt majmöte skulle fatta ett möjligast negativt beslut i anseende å desirabilitén".[419] Holsti fortsatte: "På det att vi själva nästkommande september må kunna på motsvarande sätt ernå ett så positivt resultat som möjligt, borde saken från vår sida förberedas på samma sätt som England förfarit vad beträffar det nyss avslutade mötet."[420] Han föreslog en promemoria, med aspekter som talade för finländarna, som skulle skickas till de rådsmedlemmar som fortfarande inte öppet valt läger.

I augusti 1935 fick Lars Krogius en promemoria av Colonel Charles F. Hitchins, en promemoria där bankkontot på Baring Brothers[421] nämns för första gången.

---

[418] Hufvudstadsbladet, 23.6.1935.

[419] Promemoria författad av Rudolf Holsti, 4.6.1935, 8:Z:1, UA, RA.

[420] Promemoria författad av Rudolf Holsti, 4.6.1935, 8:Z:1, UA, RA.

[421] I KAPITEL 6 undersöker jag redarnas fortsatta aktioner i brittisk domstol gentemot den brittiska banken Baring Brothers.

> The hard fact is, that there is in London Bank's today, gold of the Russian Committee sufficient to meet all the Claims of the Claimants & more. These funds I understand are under some sort of Embargo which protects them being used unless under Authority of a High Court Judgement.[422]

Hitchins skrev att det fanns guld förvarat på en bank i London, skyddat av ett embargo som hindrade banken från att dela ut pengarna till vem som helst. Det krävdes ett godkännande från högsta domstolen för att kontot skulle kunna öppnas för eventuella fordringsägare.

Krogius kände till bankkontot från tidigare, och tackade Hitchins för den hjälp han hittills bidragit med. Han menade att en eventuell aktion mot bankkontot berodde på NF:s beslut. Krogius antydde en viss skepsis till ärendets chanser att få ett lyckligt slut vid NF, och bad således om att få återkomma. Vid det här skedet hade Krogius snarast gett upp hoppet om en gynnsam utgång i Genève men konstaterade: ”I am most hopeful of the possibility of leading the proceedings in the direction of your suggestions. Yet should I be mistaken and should the claim be carried to a successful end […].”[423] Några år senare, då ärendet presenterades i *Hufvudstadsbladet* framkom det att redarna fått vetskap om kontot 1934. Hur och av vem denna information nått redarna framgår inte, men det förklarar varför Krogius kände till kontot då Hitchins kontaktade honom.[424]

På rådets sammanträde den 13 september 1935 behandlades de finska redarnas fordring en sista gång. I inledningsanförandet konstaterade de Madariaga att rapporten, som den i januari tillsatta kommittén hade lagt fram på rådets sammanträde i maj, nu skulle behandlas. de Madariaga inledde med att läsa upp rapporten inför rådet och där framkom att kommitténs uppgift varit att reda ut huruvida rådet hade mandat att ta ställning till ifrågavarande ärende. Kommitténs slutsatser hade varit att rådet inte var förhindrat att behandla ett ärende likt detta, men att det inte var önskvärt att göra det.

Anthony Eden talade därefter ovanligt kort, tackade kommittén för dess arbete och avslutade med att konstatera att han och hans regering godkände rapporten som sådan. Holsti konstaterade å sin sida att rapporten troligtvis hade haft ett annorlunda innehåll om inte den brittiska regeringen ständigt opponerat sig. Han menade att rapportens slutsats var felaktig, och yrkade på en noggrann genomgång av rapportens riktighet. Rapporten hade inte alls behandlat den verkligt viktiga frågan, vem som var ansvarig för rekvisitionerna, och allt bevismaterial hade lämnats bort från rapporten. Holsti avslutade med att

---

[422] Promemoria skriven av Colonel Charles F. Hitchins till Lars Krogius, augusti 1935, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[423] Brev från Lars Krogius till Colonel Charles F. Hitchins, 27.8.1935, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[424] Hufvudstadsbladet, 13.7.1938.

konstatera att rapporten stred mot så mycket av det som tidigare sagts under rådets sammanträden, att det var något som inte stod rätt till och att han hoppades att finska regeringen skulle behandlas rättvist.

Efter Holstis långa anförande följde en kort diskussion varefter en omröstning tog vid. Omröstning skulle ske så att de, som var emot rådets möjlighet att behandla ärendet utgående från paragraf två i artikel 11, skulle rösta ja medan de som ansåg att rådet kunde behandla ärendet enligt sagda artikel skulle rösta nej. Resultatet blev förödande för Finland som ensamt röstade nej. De länder som röstade ja var Argentina, Australien, Chile, Tjeckoslovakien, Danmark, Frankrike, Italien, Mexiko, Polen, Portugal, Spanien, Turkiet, Sovjetunionen och Storbritannien.[425]

> The President declared that the Council had decided by a majority not to proceed with the application of Article 11, paragraph 2, of the Covenant in the case before it.[426]

14–1 är en utklassning, vare sig man sysslar med sport eller politik. I och med omröstningen var behandlingen av de finska redarnas ersättningskrav gentemot Storbritannien inför Nationernas förbunds rådsmöte avslutad. Under fyra års tid hade finska regeringen försökt få rådet att inse vilken oförrätt de finska redarna varit utsatta för. Rådet behandlade däremot aldrig sakfrågorna, och behandlingen fokuserade på huruvida ärendet alls kunde behandlas av rådet. Då sakfrågorna aldrig diskuterades är det svårt att säga vad rådet hade haft att säga om britternas användning av de finska fartygen. Hade de, liksom *Arbitration Board*, ansett att finländarnas bevisbörda var för svag för att ta ställning till deras fördel? Eller hade de, som de politiker de var, sett den moraliska sidan av det hela och röstat till finländarnas fördel?

Efter nederlaget vid NF:s råd diskuterade Finlands regering ännu en möjlighet till ersättning, då Storbritannien och Sovjetunionen 1936 verkade öppna för förhandlingar för att reda ut sina skulder. Finlands utrikesminister, Antti Hackzell, uppmanade ambassaden i London att följa med dessa eventuella förhandlingar noggrant eftersom Storbritannien i början av 1920-talet i två repriser hade lovat att ersätta de finländska redarna om förhandlingar med Sovjetunionen någonsin skulle inledas.[427]

---

[425] League of Nations, Claim made by the Finnish Government with regard to Finnish Vessels used during the War by the Government of the United Kingdom, C./88th Session/P.V. 5 (I), s. 9, 13.9.1935, 8:Z:3, UA, RA.

[426] League of Nations, Claim made by the Finnish Government with regard to Finnish Vessels used during the War by the Government of the United Kingdom, C./88th Session/P.V. 5 (I), s. 9, 13.9.1935, 8:Z:3, UA, RA.

[427] Brev från A. Hackzell till Finlands Londonambassad, 21.11.1935, 8:Z:1, UA, RA.

5.3 Sammanfattning

Efter att FÅA med hjälp av sina juridiska experter hade stakat ut vägen mot de internationella arenorna, kopplades det finska utrikesministeriet in och ärendet förbereddes för att läggas fram inför NF:s rådsmöte. Då ärendet lades fram av utrikesminister Aarno Yrjö-Koskinen den 30 juli 1931, inleddes en fyra år lång kamp som inte gick helt som förväntat för finländarna. Britterna ifrågasatte genast rådets lämplighet att behandla ett ärende som detta, vilket fick rådet att tillsätta en kommitté som förordade att ärendet kunde behandlas under paragraf två i artikel 11. Därefter hävdade britterna att finländarna enligt internationella bestämmelser inte haft rätt att föra ärendet inför NF, eftersom de inte utnyttjat det brittiska rättsväsendet till fullo. För att ge svar på om så var fallet, anlitades den svenska juristen Algot Bagge som konstaterade att de finska redarna inte hade kunnat överklaga ärendet inom det brittiska rättsväsendet. Finländarna trodde att Bagges rapport skulle möjliggöra ärendets sakmässiga behandling medan britterna, fast beslutna om att förhindra ärendets behandling, fann nya sätt att bromsa upp det hela.

Under de fyra år som ärendet var föremål för behandling vid NF:s råd, tog det många vändningar som resultat av britternas förmåga att sätta käppar i hjulet för finländarna. Det går att ha flera uppfattningar om huruvida ärendet hörde hemma i Nationernas förbund, men en entydig linje går inte att nå då de juridiska experterna var oense, och då beslutet togs på politiska grunder snarare än på juridiska. Rådets protokoll belyser inte de oändliga diskussioner som rådsmedlemmarna förde utanför salarna. Rudolf Holsti och Lars Krogius menade ändå att britterna var effektiva i sitt lobbande för sin sak, medan finländarna försökte producera viktig information till de representanter som ansågs kunna ändra åsikt. Finlands representant Rudolf Holsti arbetade under alla dessa fyra år för att övertyga rådsmedlemmarna, att en stor oförrätt hade begåtts då britterna använt finska fartyg under första världskriget utan att i efterhand ersätta redarna. Även om Holsti flera gånger påtalade det faktum att flera internationellt erkända jurister hade ansett att artikel 11, paragraf 2 var passande för just detta ärende, verkade inte rådsmedlemmarna omfatta detta. Det ter sig troligt att en av NF:s svagheter låg i tolkningen av artiklarna i organisationens stadga. Storbritannien utnyttjade de svagheter som rådet hade för egen vinning, och allt prat om urvattnande av artikel 11 bottnade i en ovilja att ersätta finländarna och därmed skapa ett prejudikat för liknande framtida krav.

Under de år som ärendet behandlades i Nationernas förbund fortgick det diplomatiska arbetet som vanligt. Georg Achates Gripenberg inledde, nästan genast efter sitt tillträde som Finlands ambassadör i Storbritannien, förhandlingar med FO och *Board of Trade* rörande handelsavtal länderna emellan. Då Algot Bagge var mitt i sitt arbete med skiljedomen slöt Finland ett handelsavtal med Storbritannien, och Henrik Ramsay hörde till den kommitté som

representerade Finland. På andra sidan bordet återfanns en annan bekant person, Laurence Collier från FO:s nordiska sektion. Handelsavtalet roddes iland, men det skedde inte smärtfritt.

Den finländska delegationen, ledd av Henrik Ramsay, ställde i början av 1933 hårda krav på britterna. Dessa krav ledde till en smärre kris, där britterna sade sig vara beredda att bryta alla handelsrelationer med Finland om inte bättre villkor kunde erbjudas. Efter diskussion med statsledningen och Gripenberg gavs Ramsay fullmakt att erbjuda mycket mildare villkor, och handelsavtalet kunde undertecknas. Det är troligt att det var frågan om en klumpig taktik, men det är samtidigt intressant att fråga sig om de förhandlingar som fördes vid Nationernas förbunds råd kan tänkas ha spelat in på ländernas relationer. Åtminstone två av de inblandade i uppgörandet av handelsavtalet var även inblandade i ersättningsprocessen i NF.[428] Det är intressant att spekulera kring de bakomliggande orsakerna till att Gripenberg valde just Henrik Ramsay som ordförande för den kommitté som skulle underhandla om nytt handelsavtal. Han var visserligen en betydande aktör i det finländska näringslivet, men med den pågående processen i åtanke hade troligtvis någon annan lämplig kandidat kunnat utföra arbetet lika bra.

Under den behandlade perioden kom kravet på moralisk rättvisa att få allt större tyngd i takt med att britterna gjorde sitt bästa för få ärendet förkastat. Domen i *Arbitration Board* hade stärkt Krogius och FÅA i hans och rederiets krav på rättvisa. Lars Krogius tillskrev också Hermann Friedmann en betydande roll för att rederierna vågat ta steget vidare. Det intresse som finska staten hade för ärendet bottnade i en möjlighet att stärka den finländska handelsflottan för att en allt större del av handeln skulle kunna bedrivas med finländska fartyg. Samtidigt är det troligt att de mindre staternas syn på NF som deras beskyddare stärkte tron på framgång.

Krogius befann sig under 1930-talet i ett känslolandskap där han i allt högre grad önskade en behandling av ärendets egentliga sakfrågor. Ärendet hade under tiden i NF kommit på villovägar, och Krogius ville styra tillbaka fokus på de rekvirerade fartygen. Det ville man å andra sidan inte från brittisk sida, och om Krogius krav på moralisk rättvisa tidigare handlat om den ryska statens felande kom hans åsikter beträffande Storbritannien som en rättsstat under 1930-talet allt mer att grusas.

Han upprördes av vad han bevittnade i Genève, vilket verkar ha förstärkt hans vilja att fortsätta kampen för upprättelse. Vid ett förvaltningsrådsmöte i juni 1935 uppmanade han medlemmarna att inte lägga ned ärendet och framhöll att fortsatt aktion var av nöden. Förvaltningsrådet omfattade dessa tankar, vilket får ses som ingången till den tredje fasen. Lars Krogius avled i oktober samma

[428] Lamberg, s. 71–87.

år, och efterlämnade ett andligt arv i och med sin förhoppning. Krogius hade aktivt försökt lösa den här frågan som gäckat honom sedan kriget, då han förgäves försökt upprätta kontrakt för de fartyg som befann sig utanför Östersjön. Då detta aldrig hade lyckats och bolsjevikerna vid freden i Dorpat inte ersatte de finländska privata fordringsägarna, riktades fordran mot Storbritannien. Krogius insåg hur svaga bevisen var och att argumentationen måste ta fasta på den moraliska rättvisan snarare än den juridiska. I takt med motgångarna växte behovet att föra den moraliska rättvisan till en seger, och Krogius argumenterade under 1930-talet främst ur ett moraliskt rättviseperspektiv. De ekonomiska drivkrafterna försvann dock aldrig helt ur bilden eftersom ersättningen skulle ha varit ett betydande tillskott och gett flera nya fartyg till de berörda rederiernas flottor. Som jag visade i inledningskapitlet, hade FÅA i mitten av 1930-talet kunnat skaffa en flotta på 19 moderna fartyg om rederiet erhållit ersättningen. Således kan ekonomin inte ha saknat all betydelse, även om Krogius mer sällan nämnde ekonomin som en drivkraft.

Då Lars Krogius uttalade sin önskan, fyra månader innan han avled, hade ärendet inte avgjorts fullständigt, fastän förvaltningsrådet insåg den troliga utgången. Att flera av medlemmarna som deltog i förvaltningsrådets möte kom att driva ärendet framåt under de kommande åren, vittnar om ett förpliktande arv gentemot Lars Krogius. De närvarande på mötet var Eugen Wolff, Ernst Krogius, Karl Stockmann, Gösta Salingre, Erik Hartman, Karl Kurtén, Gustaf Norrmén, Birger Krogius och Henrik Ramsay som sekreterare.[429] Speciellt Ernst Krogius, Birger Krogius och Henrik Ramsay skulle spela betydande roller i de fortsatta försöken att nå ersättning. Det förpliktande arvet, som den tredje fasen benämns, hade alltså byggts upp under lång tid men kan sägas ha fått sin egentliga början under mötet den 13 juni 1935.

[429] Eugen Wolff hade varit en av initiativtagarna till FÅA och satt i direktionen 1884–1904, i den förstärkta direktionen 1906–1920 och i förvaltningsrådet 1920–1937. Ernst Krogius var Lars Krogius bror och var medlem i FÅA:s direktion 1918–1920 och därefter medlem av förvaltningsrådet 1920–1953. Karl Stockmann var direktör för varuhuset Stockmann och medlem av FÅA:s förvaltningsråd 1921–1938. Gösta Salingre var generalkonsul och medlem av FÅA:s förstärkta direktion 1918–1919 och i förvaltningsrådet 1920–1943. Erik Hartman var medlem av förvaltningsrådet 1926–1936. Karl Kurtén var verkställande direktör för Wasa-Nordsjö Ångfartygs Aktiebolag till dess rederiet fusionerades med FÅA, därefter satt han i FÅA:s förvaltningsråd 1926–1940. Gustaf Norrmén satt i FÅA:s förvaltningsråd 1928–1940.

6 BANKKONTOT PÅ BARING BROS. & CO.

Sedan NF hade förklarat sig inkompetent att behandla ett ärende av den här typen skulle FÅA rikta fordringen till banken Baring Brothers & Co. Ltd. FÅA hade fått vetskap om att banken hade ett konto upprättat av ryska staten med särskilt syfte att ersätta företag och personer som varit verksamma i Storbritannien eller på något sätt ansågs ha kopplingar dit. De finska redarna ansåg sig höra till dessa. Eftersom tidigare rättshandlingar inte gett de finska redarna rätt i brist på bevis som stödde deras sak, ansåg de sig ha större chans att komma åt pengarna på bankkontot.

Samtidigt som ersättningstvisten tog ny fart i och med bankkontot på Baring Bros. & Co. var det även slutet på en lång era inom FÅA och den finländska sjöfartsindustrin överlag. Lars Krogius avled den 13 oktober 1935 efter ett långt livsverk för den finländska sjöfarten. Under de sista 15 åren av sitt liv, efter att han överlåtit direktörskapet vid FÅA till Henrik Ramsay, fortsatte han som ordförande för det nyupprättade förvaltningsrådet och hade således en betydande roll vid arbetet med ersättningsfrågan.

I det här kapitlet studerar jag redarnas agerande under de sista åren av 1930-talet då ärendet behandlades i tre brittiska rättsinstanser. Ärendets nystart väckte förhoppningar om att få ersättning från kontot på banken Baring Bros. inom rederiet. Lars Krogius bortgång betydde en förändring i den energi som lades ner på ärendet, och därmed gick rederiets ersättningsprocess in i sin tredje och sista fas. Under det gångna decenniet hade argumenten för fortsatt aktion i huvudsak berört den moraliska rättvisan utgående från ett behov av att hävda rätten till ersättning trots juridiskt ohållbara bevis. Krogius uppmaning i mitten av juni 1935 till sina kollegor att fortsätta kampen om upprättelse med hänvisning till den orättvisa som de uteblivna ersättningarna representerade skapade ett förpliktande arv för de efterlevande. Övergången från fas två till tre betydde ändå inte att moralisk rättvisa skulle ha avtagit i argumentationen. Den moraliska rätten till ersättning var starkt bidragande till den fortsatta kampen medan det förpliktande arvet fungerade som ytterligare drivkraft. Även de ekonomiska realiteterna hade fortsättningsvis en viss tyngd då en eventuell ersättning skulle ha bidragit till en rejäl flotta, vilket jag också tidigare lyft fram. Korrespondensen ger ändå vid handen att de ekonomiska drivkrafterna höll en tillbakadragen roll i förhållande till det upplevda behovet av rättvisa.

Förutom att uppmana sina kollegor i förvaltningsrådet beskrev Krogius behovet av ersättning i en promemoria i slutet av juni 1935. Promemorian skulle

komma att användas i det efterföljande arbetet för ersättning och hade således önskad verkan då ersättningskravet hölls vid liv.

> Kravet gäller ett för Finlands förhållanden stort belopp. Dess frånvaro har i oerhörd grad skadat och tillbakahållit vår sjöfart. Kampen om denna Englands skuld har redan fortgått omkring 17 år. Det är länge sedan kravets beskaffenhet relaterades i den finska pressen. Det bör ej falla i glömska. Nytt beviskraftigt material har tillkommit.[430]

Skulle Krogius bortgång leda till kapitulation eller fortsatt kamp? Krogius hade haft vetskap om kontot på banken Baring Bros. och hade eventuellt hunnit instruera sina medarbetare om fortsatta åtgärder redan innan NF:s råd förkastade ärendet. Som jag visade i slutet av förra kapitlet riktade Krogius starka uppmaningar till förvaltningsrådet om fortsatt kamp för rättvisan. Det är därmed inte omöjligt att mer konkreta planer smitts så länge Krogius fortfarande var i livet.

Finland hade, i takt med att Nationernas förbunds roll minskade i mitten av 1930-talet, försökt rikta sig västerut till Sverige för att stärka de relationer till grannlandet som varit kyliga under hela självständighetstiden. Både Sverige och Storbritannien såg gärna att Finlands förhållande till Sovjetunionen förbättrades och då Svinhufvud avgick som president 1937 fanns större förutsättningar till detta. På brittiskt håll bottnade önskan om Finlands goda relation till Sovjetunionen i en farhåga, att Finland skulle närma sig Tyskland och därmed stärka deras kontroll över Östersjön i fall av krig.[431]

Storbritanniens och Sovjetunionens relationer hade varit kyliga under hela 1920-talet men började tina 1930 då det första handelsavtalet slöts mellan länderna. De egentliga framstegen beträffande ländernas relation kom då Hitler kom till makten 1933 och Sovjetunionen året därpå blev medlem i Nationernas förbund.[432] I och med att Tyskland i mars 1939 invaderade Tjeckoslovakien stod det klart för den brittiska regeringen att Tysklands aggressioner kunde leda till krig. Det låg i britternas intresse att ha Sovjetunionen som allierad då Tyskland var på väg in i krig. De brittiska försöken att få till stånd ett avtal med Sovjetunionen avtog då Molotov–Ribbentrop-pakten undertecknades i augusti 1939. Britternas hopp om en vändning höll sig fortfarande och Churchill ville att Finland skulle gå med på de krav Sovjetunionen ställde i oktober för att stärka Sovjetunionens roll i Östersjön, allt för att hindra tyskarnas dominans.[433]

FÅA:s ekonomiska situation kom att förbättras för varje år under den andra halvan av 1930-talet. Den starka expansionen på världsmarknaden påverkade

---

[430] Promemoria av Lars Krogius, 30.6.1935, A 5 62, A, SHIÅA.

[431] Paasivirta (1984), s. 385–478.

[432] Curtis Keeble, *Britain and the Soviet Union, 1917–89* (London 1990), s. 99–127.

[433] Craig Gerrard, *The Foreign Office and Finland 1938–1940 – Diplomatic sideshow* (London 2005), s. 59–99.

även FÅA:s verksamhet som ledde till ökad vinst, större dividender och fartygsanskaffningar. Under de år som behandlas i det här kapitlet ökade bolagets vinst från 5,3 miljoner mark till 8,5 miljoner mark, och bolaget investerade i inte mindre än femton fartyg, varav fyra var nybeställningar.[434]

Eftersom de finländska redarnas ersättningsfordran nu vändes mot banken Baring Bros. och det konto som ryska staten under kriget upprättat där, krävdes förändrad bevisföring. Tidigare hade bevisföringen gått ut på att bevisa brittiska statens skuld medan den nu skulle bevisa att ryska myndigheter tagit beslut om att betala ersättning till redarna i pund och att det därmed skulle ha utbetalats från det aktuella kontot. Hermann Friedmanns arbete bestod således i att hitta bevis för att de nämnda rederierna blivit beviljade ersättning av ryska staten för att betalas ut i London. Det gjorde han och kunde visa ett beslut från oktober 1917 där *Glavzagran* hade beslutat att betala ut en summa på 456 165 pund. Summan baserades på en lista med rederier vars fartyg hade använts av britterna och som önskade ersättning i pund. På den listan fattades rederiet Viktor Ek, som vid behandlingen i NF haft en fordran på 60 000 pund. Eftersom bolaget inte fanns med på den ryska myndighetens beslut kunde det inte delta i processen mot banken.[435]

6.1 Otänkbart att ge upp

> Verkst. Direktören lämnade en redogörelse för frågan om de s.k. engelska fordringarna, varav framgick, att möjligheter förelåg att inför engelsk domstol mot engelsk bank väcka talan i syfte att erhålla likvid för de finska redarnas fordringar ur i sagda bank på sin tid insatta medel, deponerade för täckande av krigskostnader.[436]

FÅA hade valt att vänta på NF:s svar innan fortsatta åtgärder vidtogs. Bankkontots existens hade inte behandlats på tidigare möten och det är möjligt att ersättningsprocessens saga hade varit all om inte informationen om kontot dykt upp. De finska redarna hade knappast hittat flera sätt att försöka ställa brittiska staten till svars. Vetskapen om kontot gjorde däremot att kravet på ersättning kunde riktas mot banken Baring Bros., vilket fyllde de finska redarna med förnyat hopp.

Den första november 1935 godkände förvaltningsrådet Ramsays förslag om att gå vidare med processen utgående från Friedmanns förslag. Friedmann utarbetade en promemoria som skulle granskas av brittiska jurister innan ärendet fördes vidare. Den gick ut på att inför brittisk domstol bevisa att redarna

---

[434] Suviranta, s. 97–108.

[435] Brev från Friedmann till Ramsay, 16.12.1935, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

[436] Förvaltningsrådets protokoll, 1.11.1935, Cc:2, FÅA, SHIÅA.

hade rätt till en del av de pengar som fanns på kontot.[437] Henrik Ramsay stod i tät kontakt med Hermann Friedmann som befann sig i London för att föra ärendet vidare mot domstolsbehandling. De första stegen togs genom att anlita två *barristers* och en *solicitor*[438] för att sköta ärendet. Det förekom diskussion om vem dessa skulle vara då Ramsay och Friedmann var av olika åsikt. De kom fram till att Ernest Roney skulle fungera som *solicitor* medan det fanns flera förslag till *barristers*.[439]

Friedmann beskrev i ett långt brev till Ramsay vilka personer han träffat och menade att Ramsays kandidat för positionen som *barrister*, Sir Robert Aske, hade uttryckt sig märkligt beträffande tillvägagångssätten vid domstolsförhandlingarna. Aske hade menat att redarna skulle hävda att pengarna var *deras*, ett argument som Friedmann menade alltför lätt skulle kunna skjutas ned på grund av bristande bevisföring. Ett av de grundläggande problemen med bankkontot var ju att pengarna deponerats på kontot utan vidare instruktioner för vilket ändamål de skulle användas. Utan en betalningsorder kunde banken inte betala ut pengarna och således fanns det inga konkreta bevis för att pengarna var FÅA:s. Det Friedmann däremot föreslog var att med hjälp av ett prejudikat[440] bevisa att liknande fall tidigare utfallit positivt för fordringsägaren och därigenom förklara bristen på bevisföring.[441]

Under FÅA:s direktionsmöte den 23 januari 1936 beslöt man att bolaget skulle fortsätta arbetet för ersättning:

> och beslöt Direktionen att för Förvaltningsrådet rekommendera en fortsatt aktion, vilket bolaget såg sig skyldigt utföra, även om utsikterna till framgång icke var säkra.[442]

Citatet är intressant ur ett fredskrisperspektiv då direktionen uttryckte sin skyldighet att fortsätta kampen trots osäkra utsikter. Det stärker tanken om en upplevd skyldighet gentemot Lars Krogius som kan förklara orsakerna till att rederiet fortsatte kampen om ersättning och upprättelse. Det är svårt att tänka sig att

---

[437] Förvaltningsrådets protokoll, 1.11.1935, Cc:2, FÅA, SHIÅA.

[438] Både *solicitor* och *barrister* kräver juristutbildning, men tjänsterna skiljs åt genom deras verksamhetsområden. Då en *solicitor* är advokat med möjligtvis egen firma och arbetar mera med rådgivande uppgifter är en *barrister* en titel som krävdes för att föra talan i domstol. Med titeln följde en peruk. Det var alltså inte möjligt för Friedmann att väcka talan i brittisk domstol och således krävdes dessa personer som skulle föra de finska redarnas talan.

[439] Brev från Hermann Friedmann till Henrik Ramsay, 8.11.1935, B 16, Henrik Ramsays arkiv (HRA), RA.

[440] Friedmann hänvisade i sitt brev till en rättsprocess där *Russian Cable and Metal Rolling Works* hade fordringar på Baring Bros. där bristen på dokument, som berodde på revolutionen i Ryssland, inte utgjort ett hinder för att få ersättning.

[441] Brev från Friedmann till Ramsay, 19.11.1935, B 16, HRA, RA.

[442] Direktionens protokoll, 23.1.1936, Cb:19, FÅA, SHIÅA.

ett bolag i FÅA:s storlek, efter tio års motgångar, skulle fortsätta kampen om ersättning med så svag bevisföring om inte drivkrafterna varit andra än rent ekonomiska. Jag har tidigare visat att drivkrafterna ändrade redan under 1920-talet och här kommer ännu ett bevis på att ersättningsprocessen tog ytterligare ett steg efter Lars Krogius bortgång.

På förvaltningsrådets möte den 23 januari 1936 gavs direktionen fullmakt att föra ärendet inför rätta efter att Ramsay berättat om de två brittiska juristerna Fachiri och Brunyate som ”uttalat sig i sådan riktning, att utsikterna till framgång i en rättegång mot Barings Bank förefunnos och vore sådana att en rättegång kunde anses berättigad”.[443] Vidare beräknades utgifterna för en rättegång kunna stiga till 1,5 miljoner mark[444] varefter förvaltningsrådet gav direktionen fullmakt att fortsätta processen. De rätt så stora beräknade utgifterna får jämföras med den summa som redarna kunde få vid positivt domslut. Summan som fordrades av banken, 456 000 pund motsvarade 1936 103,4 miljoner mark,[445] en betydligt större summa än de beräknade utgifterna. FÅA:s andel av den totala fordringen motsvarade drygt 56 miljoner mark. Ekonomin spelade således in då en fortsatt aktion planerades. För den eventuellt erhållna ersättningen hade FÅA och de andra rederierna kunnat skaffa flera och modernare fartyg. Åren 1935–1939 skaffade FÅA femton fartyg, såväl nytt som secondhand-tonnage, vars totala kostnad var 160 miljoner mark.[446] FÅA hade med sin andel av fordringen kunnat amortera en betydande del av sina lån snabbt. I förra kapitlet visade jag även på statsmaktens intresse för ersättningen för utveckling av den finländska handelsflottan. Det går alltså inte att bortse från de ekonomiska realiteterna även om de kraftigare argumenten ändå var moralisk rättvisa och det förpliktande arvet.

I samband med omstarten av ärendet ville Friedmann försäkra sig om att avtalet som han haft fortfarande var i kraft. I februari 1936 svarade Ramsay att Friedmann skulle få 15 procent av det belopp som var kvar, efter att rederiernas utgifter sedan 1928 dragits av från den erhållna summan.[447] Friedmanns kontrakt med FÅA från 1928 berättigade honom till 10 procent, och således höjde Ramsay Friedmanns presumtiva andel. På förvaltningsrådets möte i mars 1936 konstaterades att Friedmann förutom de 15 procent på den erhållna summan, också skulle få 20 procent av den eventuella räntan. Även om dessa siffror var

---

443 Förvaltningsrådets protokoll, 23.1.1936, Cc:2, FÅA, SHIÅA.

444 Summan motsvarar 2020 560 000 euro.

445 Summan motsvarar 2020 38,6 miljoner euro.

446 Haavikko, s. 56.

447 Brev från Ramsay till Friedmann, 26.2.1936, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

högst spekulativa räknade FÅA med ränta på den fordrade summan medan räntans storlek inte diskuterades.[448]

Under våren 1936 diskuterade de anlitade juristerna de bevis som skulle komma att bli användbara samt hur ärendet skulle byggas upp. I januari 1936 sammanställdes en promemoria där juristerna slog fast det som var känt om bankkontot, ryska regeringens koppling till det och hur samarbetet med brittiska regeringen hade fungerat rent praktiskt. Där framkommer det att ”[t]he Petrograd 'Committee for Awarding of Foreign Currency […] has on the 14th September, 1917, in fact, decided that the Finnish Shipowners are to be paid out of this English currency”.[449]

Juristerna hade hittat bevis för att ryska myndigheter i september 1917 beslutat ersätta de finländska redarna från detta konto. Enligt promemorian hade allt gjorts enligt reglerna, och således fanns inga hinder för utbetalning. Orsaken till att ingen ersättning betalats var att banken inte mottagit någon betalningsorder fastän dåvarande rysk lagstiftning inte hade krävt en specifik betalningsorder. Juristerna ansåg således att besluten i sig var tillräckliga för att betala ersättning åt de finska redarna.[450]

Blandningen av ryska och brittiska jurister sammankopplade av Friedmann gjorde att arbetet flöt på i rask takt och Friedmann trodde att arbetet skulle kunna slutföras i maj 1936. Man hade kommit fram till att författa ett s.k. *Statement of Claim* som skulle skickas till banken Baring Bros. och därmed inleda rättsprocessen.[451] I detta skadeståndsanspråk riktade rederierna en skriftlig fordran mot banken Baring Bros., som därefter skulle komma med en svarsskrift. Skrivelsen lämnades in under sommaren varpå Friedmann hoppades på svar av banken inom kort. Banken var i hans mening positivt inställd till ärendet och skulle möjligtvis ge sitt svar muntligen, vilket skulle snabba på processen betydligt.[452] I Finland var fordringsägarna otåliga och förundrade över den tid det tog. Ramsay, som påstod sig vara lugn, fick förfrågningar av de frustrerade fordringsägarna varpå han ofta frågade Friedmann om ärendet avancerat.[453]

Ryska staten hade upprättat kontot för att göra utbetalningar i pund istället för i rubel. De finska redarna ville bli ersatta i pund eftersom det mesta tillgängliga tonnaget efter kriget skulle finnas i Storbritannien. De ryska myndigheter som behandlade dessa ersättningar, tog den 13 oktober 1917 ett slutgiltigt beslut om betalning i pund. Ytterligare ett beslut att ersätta redarna med en

---

448 Förvaltningsrådets protokoll, 10.3.1936, Cc:2, FÅA, SHIÅA.

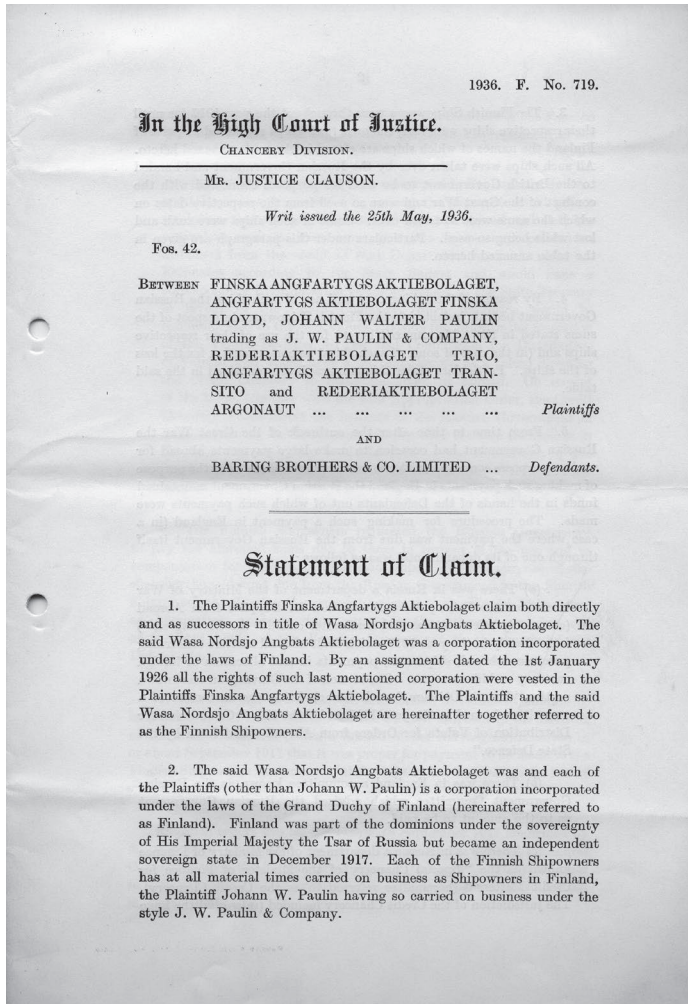
449 Memorandum No. 4, 10.1.1936, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

450 Memorandum No. 4, 10.1.1936, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

451 Brev från Hermann Friedmann till Henrik Ramsay, 30.4.1936, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

452 Brev från Friedmann till Ramsay, 12.6.1936, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

453 Brev från Ramsay till Friedmann, 15.6.1936, Hc:7, FÅA, SHIÅA.



1936. F. No. 719.

In the High Court of Justice.

CHANCERY DIVISION.

MR. JUSTICE CLAUSON.

Writ issued the 25th May, 1936.

FOS. 42.

BETWEEN FINSKA ANGFARTYGS AKTIEBOLAGET, ANGFARTYGS AKTIEBOLAGET FINSKA LLOYD, JOHANN WALTER PAULIN trading as J. W. PAULIN & COMPANY, REDERIAKTIEBOLAGET TRIO, ANGFARTYGS AKTIEBOLAGET TRANSITO and REDERIAKTIEBOLAGET ARGONAUT ... ... *Plaintiffs*

AND

BARING BROTHERS & CO. LIMITED ... *Defendants.*

Statement of Claim.

1. The Plaintiffs Finska Angfartygs Aktiebolaget claim both directly and as successors in title of Wasa Nordsjo Angbats Aktiebolaget. The said Wasa Nordsjo Angbats Aktiebolaget was a corporation incorporated under the laws of Finland. By an assignment dated the 1st January 1926 all the rights of such last mentioned corporation were vested in the Plaintiffs Finska Angfartygs Aktiebolaget. The Plaintiffs and the said Wasa Nordsjo Angbats Aktiebolaget are hereinafter together referred to as the Finnish Shipowners.

2. The said Wasa Nordsjo Angbats Aktiebolaget was and each of the Plaintiffs (other than Johann W. Paulin) is a corporation incorporated under the laws of the Grand Duchy of Finland (hereinafter referred to as Finland). Finland was part of the dominions under the sovereignty of His Imperial Majesty the Tsar of Russia but became an independent sovereign state in December 1917. Each of the Finnish Shipowners has at all material times carried on business as Shipowners in Finland, the Plaintiff Johann W. Paulin having so carried on business under the style J. W. Paulin & Company.

Bild 7 *Pärmbild av det* Statement of Claim *som lämnades in 25 maj 1936. Källa: A 5 62, A, SHIÅA.*

summa på 456 165 pund togs i januari 1918. Redarnas jurister framhöll att bevisen, enligt rysk lagstiftning, talade för en utbetalning till redarna. Enligt brittisk lagstiftning var ärendet ändå något mer komplicerat då banken aldrig erhållit någon betalningsorder, och därmed inte kunde anses vara skyldig att ersätta redarna. Den kommande rättegången skulle avgöra om rysk eller brittisk lagstiftning skulle gälla.[454] Friedmann ansåg att rättegången måste utgå från rysk rätt eftersom det handlade om ett konto tillhörande den ryska staten. Den

[454] Statement of Claim, 25.5.1936, A 5 62, A, SHIÅA.

sovjetiska regeringen hade i samband med författandet av skadeståndsanspråket kontaktats med en inbjudan att gemensamt med redarna rikta fordran mot banken. Trots sin roll som arvtagare till kontot visade regeringen inget intresse för pengarna eftersom den därmed skulle ha erkänt sin roll som arvtagare till tsarregimen, och accepterat de skulder som tsarregimen hade till bland annat Storbritannien.

Friedmanns förhoppning om ett snabbt svar av banken förföll på grund av semester. Hela hösten gick utan att banken gav något svar, och Friedmann passade på att vässa bevisföringen och argumenteringen beträffande den ryska lagstiftningen, och hur denna kunde användas i det här fallet. Därför hade tre ryska f.d. tjänstemän vid namn Ivanoff, Mironoff och Nordman anlitats för att vittna.[455]

De finska redarnas fordran baserades på uppgifterna i TABELL 5 på s. 183, en tabell som fanns som appendix i det *Statement of Claim* som lämnades till banken den 25 maj 1936. Den sammanlagda kravsumman uppgick till 456 165 pund. Wasa Nordsjö hade som bekant fusionerats med FÅA redan under 1920-talet medan Finska Lloyd var starkt kopplat till FÅA, då Ernst och Lars var huvudägare och Ernst fungerat som verkställande direktör för rederiet. Dessa tre bolags sammanlagda del av den totala kravsumman uppgick till 349 782 pund eller ungefär 76 procent, vilket förklarar FÅA:s ledande position i drivandet av frågan.

Skillnaden mellan den summa som fordrades av brittiska staten och den mot banken var liten men markant, och berodde på de ryska myndigheternas godkända utbetalning. Myndigheterna räknade i beslutet upp de ifrågavarande rederierna, fartygen och summor. Istället för Viktor Ek kom rederiet Argonaut istället in i processen. Den totala summan som hade fordrats av brittiska staten var 524 610 pund, och skillnaden på 68 000 pund berodde främst på skillnader i uträkningen av ersättning. Av brittiska staten hade FÅA krävt 87 695 pund för hyra och förlusten av *s/s Hesperus* medan kravsumman för samma fartyg mot Baring Bros. var 84 651 pund.

[455] Brev från Hermann Friedmann till FÅA:s direktion, 14.9.1936, Hc:7, FÅA, SHIÅA. Det är oklart exakt vilka uppdrag dessa män hade haft men de hade alla arbetat på ryska myndigheter före revolutionerna och hade således expertkunskap eller var insatta i rysk lagstiftning.

Rederi	Fartyg	Arrende (£)	Förlorade (£)	Totalt	%
FÅA	*Hesperus*	12 151	72 500	84 651	18,6
	Leda	14 701		14 701	3,2
	Algol	17 343	72 000	89 343	19,6
	Sirius	5 043		5 043	1,1
Wasa Nordsjö	*Patria*	14 989		14 989	3,3
	Bjarmia	26 996		26 996	5,9
	Constantia	11 510		11 510	2,5
Finska Lloyd	*Herakles*	17 284		17 284	3,8
	Hermes	27 015	58 250	85 265	18,7
J. W. Paulin	*Alexa*	3 017		3 017	0,6
Trio	*Trio*	7 125		7 125	1,6
Transito	*Tammerfors*	8 302		8 302	1,8
Argonaut	*Frixos*	31 439	56 500	87 939	19,3
Sammanlagt		**196 915**	**259 250**	**456 165**	**100,0**

Tabell 5 *De finska redarnas fordran mot Baring Bros. 1936–1974. Fordran delades upp enligt rederi och fartyg och gjorde skillnad på arrende och ersättning för förlorade fartyg. Källa: Statement of Claim, 25.5.1936, A 5 62, A, SHIÅA.*

En av de experter som FÅA anlitat, N. Nordman,[456] förklarade under hösten 1936 för Ramsay varför arbetet med skadeståndsanspråket dröjt.[457] Han pekade på de aspekter av det skedda som nödvändigt måste vara på redarnas sida för att juristerna skulle kunna bevisa bankens skyldighet och redarnas rätt. Nordman gav i sitt brev flera råd om hur ärendet skulle skötas för att möjligen kunna vinnas. Han påpekade att den bevisföring som använts i NF inte längre höll då hela synsättet på ärendet förändrats. Tidigare hade ärendet varit uppbyggt enligt

[456] Nordman var under första världskriget ryska regeringens representant i ekonomiska frågor och fungerade under 1918 som ordförande för *Interallied Blockade Organisation*. Han föreläste i ekonomisk politik vid ryska flottans högskola. Efter kriget fungerade han som ordförande för den ryska sektionen i en rysk-brittisk kommitté som arbetade för ersättningar till ryska redare och återställande av fartyg. Han författade 1919 boken *Peace Problems – Russia's Economics* som behandlade det ryska imperiets ekonomi före, under och efter första världskriget och oktoberrevolutionen.

[457] Report of my first journey to London for the Finnish shipping case in 1936, författad och skickad av N. Nordman till Henrik Ramsay, 10.6.1936, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

principen att Storbritannien rekvirerat fartygen, inte Ryssland, medan det nu skulle bevisas att det var den ryska staten som hade varit ersättningsskyldig. Eftersom bankkontot upprättats av den ryska statens kommitté i London menade Nordman att redarna först och främst skulle bli tvungna att rikta fordran mot denna kommitté, och inte den ryska staten. Det fanns en stor mängd fordringsägare till den ryska staten i London och en aktion mot staten skulle möjligtvis väcka alla dessa fordringsägare, och möjligtvis minska möjligheterna till ersättning för finländarna.[458]

Enligt Henrik Ramsay hade situationen förändrats och att det nu främst var juristernas sak att driva ärendet, då det tidigare under behandlingen i NF handlat minst lika mycket om politik och diplomati. I och med att ärendet riktades mot banken och skulle bevisas genom rysk lagstiftning, behövdes förutom brittiska jurister även experter på tsarrysk lagstiftning. Ramsay underströk juristernas roll, och sade att han ”cannot and do not wish to explain the juridical aspects of the case. The shipowners have decided to fight the case and to leave the matter in the hands of the lawyers”.[459]

Som konstaterats hade ärendets hela upplägg ändrat riktning och således hade ärendet i viss mån återvänt till de ursprungliga tankarna om vem som skulle bära skulden. Behandlingarna i *Arbitration Board* och NF får ses som en parentes som sprungits ur den desperation som uppstod efter freden i Dorpat. Varför hade inte redarna tidigare riktat in sig på banken? Det framgår av källmaterialet att redarna var medvetna om de ryska myndigheternas beslut att ersätta redarna i pund medan det verkar som redarna inte känt till de praktiska arrangemangen, och ur vilket konto ersättningen skulle betalas.

6.1.1 Ernst Krogius i London

Lars Krogius bror, häradshövdingen Ernst Krogius, var verksam som direktör för speditionsfirman Lars Krogius & Co. samt för rederiet Finska Lloyd. Han var samtidigt medlem av FÅA:s förvaltningsråd och dess viceordförande från och med 1937.

I FÅA:s förvaltningsråds protokoll från den 12 december 1935 framkommer det att Ernst Krogius för Finska Lloyds räkning inlämnat en stämningsansökan på Baring Bros. varpå förvaltningsrådet konstaterade att FÅA inte kan göra samma sak förrän professor Friedmanns juridiska utredning var klar. Ernst Krogius följde förberedelserna noggrant på plats i London, och var i tät kontakt med Henrik Ramsay angående frågans avancemang.[460]

---

[458] Brev från N. Nordman till Henrik Ramsay, 17.2.1936, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

[459] Brev från Henrik Ramsay till N. Nordman, 22.2.1936, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

[460] Brev från Ernst Krogius till Henrik Ramsay, 15.10.1936, B 16, HRA, RA.

Ramsay informerade FÅA:s förvaltningsråd i oktober 1936 att ett första skadeståndsanspråk hade riktats mot Baring Bros. och att banken fått uppskov för inlämnande av sitt svar.[461] Ernst Krogius hade rest till London för att närvara då banken väntades ge svar på skrivelsen. Banken hade i flera repriser skjutit upp sitt svar, vilket gjorde Ernst Krogius upprörd. Både Friedmann och Ernest Roney manade till lugn, och sade ”att man icke bör stöta sig med motparten genom att nu vara altför aggressiv i frågan om svarets påskyndande”.[462] Krogius ville inte lyssna på deras råd och sade att han dagligen yrkade på åtgärder för att snabba på bankens svar.[463] Krogius skickade fyra dagar senare ytterligare ett brev till Ramsay med ingående upplysningar om ett möte han haft med Roney, Friedmann och Nordman. På mötet hade Krogius yrkat på att tvinga fram ett svar av banken medan Roney framhållit att det inte fanns några verktyg för ett framtvingande, och att de skulle göra klokast i att hålla huvudet kallt. Vidare menade Krogius att Roney verkade oroväckande positiv gällande ärendets möjligheter inför brittisk domstol och att han:

> yttrade sig i mitt tycke nästan för positivt om resultatet. Han trodde, att Bankens ställning till frågan endast skulle bliva den, att den icke ansåg sig kunna betala ut något utan att det förelåg en dom […] Nå, detta må ju stå för hans egen räkning, men det var nu i alla fall icke sagt för att på något sätt imponera på oss utan för att han trodde på saken. Han upprepade två gånger, att han icke kunde se annat än att saken måste vinnas.[464]

Ernst Krogius tolkade Roney så att domstolsprocessen endast skulle komma att bli en formalitet, och att det egentligen inte låg några juridiska hinder i vägen för pengarna. Krogius poängterade för Ramsay att han endast rapporterade vad som sagts vid mötet, och ville således inte själv framföra några orimliga förhoppningar som senare eventuellt kunde krossas. Vid det här laget hade Ramsay och Krogius lärt sig att tygla sin optimism. Krogius, som varit delaktig under hela processens gång, gav uttryck för en försiktighet som smygande vuxit sig starkare efter varje nederlag. Den optimism som gick att utläsa ur korrespondens och protokoll i början av 1930-talet hade vid det här laget bytts ut till en försiktig, nästan illavarslande, attityd gentemot ärendet. Det ansågs vara redarnas skyldighet att driva ärendet framåt men ingen ville låta optimismen få övertaget. Henrik Ramsay gav också tecken på pessimism rörande ärendet då han svarade Krogius, och sade det vara ”beklagande att min pessimistiska uppfattning av farten på processen börjar bliva riktig”.[465]

---

[461] Förvaltningsrådets protokoll, 6.10.1936, Cc:2, FÅA, SHIÅA.

[462] Brev från Ernst Krogius till Henrik Ramsay, 15.10.1936, B 16, HRA, RA.

[463] Brev från Ernst Krogius till Henrik Ramsay, 15.10.1936, B 16, HRA, RA.

[464] Brev från Ernst Krogius till Henrik Ramsay, 19.10.1936, B 16, HRA, RA.

[465] Brev från Henrik Ramsay till Ernst Krogius, 19.10.1936, B 16, HRA, RA.

Krogius hade skickat två brev inom loppet av några dagar, i ivern över att få berätta om alla nya händelser. Korrespondensen var intensiv mellan herrarna under hösten 1936, och ibland postades flera brev per dag. Krogius beskrev vardagen i London där han tillsammans med Friedmann träffat deras tilltänkta *leader* Mr. Miller, som visat sig vara intresserad, och på många sätt passlig för uppdraget. Krogius hade haft som plan att vara i London till dess att Baring Bros. gett sitt svar, något han tvivlade på att skulle ske förrän han tvingades återvända. Frustrationen växte hos honom både gällande bankens och Roneys tröghet.[466]

> Huru som hälst har jag nu bestämt mig för att ännu stanna över måndag, då jag hoppas få träffa Roney, […]. Jag hade redan bestämt mig för att resa i morgon, så det svider nog litet att ännu uppskjuta. Jag vill nu icke ännu göra några vidlyftigare kommentarer med anledning av det sista, men ett faktum är ju, att Barings sollicitors utnyttja tiden på ett skamlöst sätt, och ett annat faktum, att Roney inte opponerar sig emot detta.[467]

Också Friedmann började tappa tålamodet. Han skrev ett upprört brev den 30 oktober till Roney där han i starka ordalag fördömde daltandet med bankens jurister i väntan på deras svar. Svaret från banken, som även Ernst Krogius väntat på, skulle komma att dröja ännu några veckor. Friedmann förklarade att banken fått tre veckor på sig att svara men att svarstiden förvandlats till tre månader på grund av ett fenomen kallat *Law Vacation*, då all juridisk verksamhet stod stilla. Friedmann konstaterade att detta ännu kunde godkännas. Däremot gick det inte att tolerera att banken vid utgången av den tidsfristen meddelat att svaret kommer inom några veckor, utan vidare definition av datum.

> Such a procedure is not allowed in any other country, and I am sure it also not allowed in England, otherwise what was the meaning at all of the first demand of Barings for an extension, and of your agreement in this respect, if they are entitled to state themselves their date for delivery of the Defence, and to neglect their agreement with you?[468]

Friedmann gjorde det klart för Roney att ett möte var av största vikt för att reda ut dessa frågor som hade väckt irritation hos finländarna. Roney menade att om han inte hade beviljat förlängningsansökan hade banken bett en domstol om förlängd tid, vilket högst troligt hade beviljats. Gällande dokumenten svarade han kortfattat att motparten hade all rätt att se kopior på de dokument som skulle användas som bevismaterial. Friedmann nämnde det irritationsmoment som dröjsmålet medfört för Ernst Krogius, som befann sig i London specifikt

---

[466] Brev från Ernst Krogius till Henrik Ramsay, 27.10.1936, B 16, HRA, RA.

[467] Brev från Ernst Krogius till Henrik Ramsay, 30.10.1936, B 16, HRA, RA.

[468] Brev från Hermann Friedmann till Ernest Roney, 30.10.1936, B 16, HRA, RA.

för att åhöra svaret från banken. Roney svarade att detta inte hade varit nödvändigt och att han redan för flera veckor sedan visste att tidsfristen skulle förlängas. Han hade kunnat meddela detta till Krogius om han hade varit medveten om dennes planer.

Det är tydligt att kommunikationen mellan Friedmann och Krogius å ena sidan och Roney å den andra inte fungerade på ett sätt som man kunde förvänta sig, och Krogius reaktion på Roneys brev var inte nådig. Det framgår ur korrespondensen att de juridiska kulturkrockarna var orsaken till denna frustration. Den praxis man hade i Finland gällande liknande processer skiljde sig från de i Storbritannien, och det som var naturligt för de brittiska juristerna var slappt, trögt och frustrerande för de finska. Inte minst i ett brev från den tredje november kom dessa kulturskillnader till ytan då Krogius upprört förklarade för Ramsay vilka enorma problem de verkade ha med Roney. ”Hans uppträdande och åtgärder ge oss rent av intrycket av att han icke är vår sollicitor, utan snarast arbetar i händerna på Barings.”[469] Krogius var upprörd över att han fått veta att Roney gett bankens jurister mer tid än vad de borde ha rätt till, och att Roney påstått att banken hade rätt att se de dokument som FÅA:s jurister skulle använda som bevismaterial.

I takt med att ärendet sköts upp och frustrationen ökade luftade även Ramsay sina tankar om förutsättningarna. Han skrev till Friedmann och uttryckte tydligt sin pessimistiska inställning till hela ärendet, samtidigt som Friedmanns optimism kan utläsas mellan raderna.

> Du kan förstå att vi tycka att det ser tämligen tröstlöst ut med framåtskridandet av vårt ’case’. Tidigare har du ogillat min pessimistiska inställning, men nu förefaller det mig som om verkligheten komme att överträffa mina värsta farhågor. Jag ser av ditt brev till Roney att du med kraft tagit i denna fråga, och hoppas jag att detta kan hava verkan.[470]

Ramsay hade även tidigare uttryckt sin pessimistiska inställning till ärendet och han verkade inte tro på redarnas chanser. Denna pessimism var högst troligt summan av alla de hinder som ärendet stött på under årens gång. Må hända tog nederlaget vid NF den sista musten ur Ramsay samtidigt som ersättningsprocessens största påhejare Lars Krogius avled. Som jag tidigare har konstaterat verkar det som om FÅA såg det som sin plikt att fortsätta kampen om ersättning och upprättelse för att hedra Lars Krogius minne, även om detta inte sades rakt ut. Denna plikt kombinerad med Ramsays pessimistiska inställning rimmar illa och ersättningsprocessens saga hade eventuellt kunnat vara all om inte vetskapen om kontot på Baring Bros. dykt upp.

---

[469] Brev från Ernst Krogius till Henrik Ramsay, 3.11.1936, B 16, HRA, RA.

[470] Brev från Henrik Ramsay till Hermann Friedmann, 3.11.1936, B 16, HRA, RA.

Ersättningsfrågan verkar ha haft starkare känslomässiga kopplingar till familjen Krogius än till Ramsay. Även om Ramsay varit anställd av rederiet under så gott som hela ersättningsprocessens gång, är det möjligt att han ändå med utomstående ögon kunde hålla en viss distans till de familjära känslor som band familjen Krogius till ärendet.

Också de ivriga, positiva juristerna spelade en betydande roll för ersättningsprocessens fortlevnad. Otaliga var de jurister som uttalat sig i positiva ordalag och nästan uppmanat redarna att fortsätta kampen. Kombinationen av juristernas optimism och familjen Krogius önskan om rättvisa, bidrog till att FÅA inte kunde lägga ned den process som redan dittills slukat så mycket av FÅA:s energi och ekonomi. Med ett förvaltningsråd fyllt av Lars Krogius gamla vänner och släktingar blev en fortsatt aktion svår att undvika.

Roney försvarade sig mot de beskyllningar Friedmann och Krogius framfört genom att förklara att han absolut inte jobbade för banken och att hans lojalitet naturligtvis låg hos de finländska fordringsägarna. Enligt Roney kunde hans tidigare åtgärder inte skada deras arbete, något som ett skyndande och vägrande däremot kunde. Det handlade helt enkelt om skilda kulturer, och eftersom Roney var bättre bekant med den brittiska förstod både Friedmann och Krogius att det lönade sig att avvakta och lita på att Roney visste vad han sysslade med.

Friedmann hade besökt Finlands ambassadör Gripenberg som berättat att Finlands regering hade höga förhoppningar om att ärendet skulle dömas till redarnas fördel. Vid tillfället var de diplomatiska relationerna mellan Finland och Storbritannien relativt goda, och Gripenberg ansåg sig ha goda kontakter till de brittiska finans- och handelsministerierna, något som kunde komma att vara avgörande då ärendet togs inför domstol.

Då Ernst Krogius i februari 1937 återigen var i London skrev han till Henrik Ramsay för att informera om hur processen hade avancerat. Inget nytt hade hänt sedan november 1936 men Krogius tongång hade mildrats sedan han senast befann sig i London. Det var en närmast förbytt man som förklarade varför processen dröjde. Krogius försvarade dröjsmålen som, av brevet att döma, lett till allt större frustration i Helsingfors. Han hade ju själv tidigare i allra högsta grad varit frustrerad över dröjsmålen men hade under denna andra vistelse i London insett att det vore smartast att låta processen ta sin naturliga gång, enligt brittisk rättspraxis.[471]

Bevisinsamlingen var i full gång i maj 1937 och det fanns ännu inga tecken på att ärendet var på väg till domstol under den närmaste tiden. Krogius informerade Ramsay att Friedmann hade träffat personer som under kriget, i egenskap av sina tjänster på ryska ministerier, hade haft med bankkontot att göra. Nordman skulle resa till Paris för att träffa Mikhail Bernatskij, rysk

[471] Brev från Ernst Krogius till Henrik Ramsay, 3.2.1937, B 16, HRA, RA.

finansminister i Kerenskijs regering, vars vittnesmål kunde vara av avgörande vikt för frågans utfall. Krogius informerade även om de möten han haft med Roney och Malley, som hade verkat positiva och haft höga förhoppningar på ärendets chanser att vinna i domstol. Deras förhoppningar hade stärkts av den bevisföring som Friedmann samlat och de ansåg nu att ärendet hade mycket goda chanser. Förhoppningarna var att få domstolsförhandlingarna igång så snabbt som möjligt men ingen av juristerna kunde säga hur länge det kunde dröja då allt berodde på domstolen.[472]

I juli befann sig Krogius igen i London där han träffade Friedmann och Roney samt andra personer, som på ett eller annat sätt var inkopplade. Han gav en rapport över vad som hänt i ett brev till Ramsay där han fortsättningsvis hyste framtidshopp och sade sig tro att ett datum för processens inledning skulle bestämmas inom de närmaste dagarna.[473]

6.2 FÅA & Co. stämmer banken

I det skadeståndsanspråk som redarnas jurister sammanställt, fanns en utförlig redogörelse över de ryska myndigheter som under 1917 agerat för att ersätta ryska undersåtar som lidit ekonomiska förluster utomlands på grund av kriget. Det framgick att den ryska interdepartmentala kommittén, den 14 september 1917, hade godkänt en rapport om att ersätta de finländska redarna. Vidare visar denna skrivelse att general Michelson, chef för *Glavzagran*, den tredje och trettonde oktober 1917 gett order om att ersättning skulle betalas till dessa finska redare. Inga utbetalningar gjordes trots dessa order, något som sannolikt berodde på oroligheterna och regimskiftet i Ryssland i november 1917. FÅA:s jurister påstod sig ha hittat ett dokument från den 20 januari 1918, där den rådsryska regimen godkänt en utbetalning av den begärda summan.

I det här avsnittet redogör jag för de rättegångar där fordran gentemot banken behandlades åren 1937–1939. I domstolsförhandlingarna diskuterades de juridiska bevisen som lagts fram, och den mest centrala frågan kom att vara huruvida ärendet skulle dömas enligt brittisk eller rysk lag. Det naturliga skulle vara att brittisk lagstiftning gäller i brittisk domstol men både brittiska, finska och ryska jurister ansåg att rysk, tsartida lagstiftning skulle vara rådande eftersom kontot tillhört tsarregimen.

Rättegången inleddes den 15 november 1937. Redarnas jurist, A. T. Miller,[474] inledde med att förklara hur fordran uppkommit och varför redarna fordrade

---

[472] Brev från Ernst Krogius till Henrik Ramsay, 21.5.1937, B 16, HRA, RA.

[473] Brev från Ernst Krogius till Henrik Ramsay, 20.7.1937, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

[474] De finska redarna företräddes av Mr. A. T. Miller K.C. (*King's Counsel* vilket betydde att man var *barrister* och fick utöva juridik i brittisk domstol), Mr. C. J. Radcliffe K.C., Mr. A. P. Fachiri, Mr. V. R. Idelson och Mr. J. W. Brunyate.

ersättning av banken Baring Brothers & Co. Han sade att den ryska staten haft flera konton på nämnda bank men att det var ett specifikt konto som var aktuellt för en ersättning som denna, nämligen det som kallades *Compte Spécial*. På detta konto fanns det enligt Miller över 870 000 pund, det vill säga knappt dubbelt mer än den summa på 456 000 pund som fordrades. Bankens jurist, Sir Patrick Hastings, avbröt Miller i sitt anförande genom att ifrågasätta redarnas bevisföring som i stor grad bestod av kopior. Hastings sade sig vilja ha bevis på att dessa dokument faktiskt var äkta kopior, något som Miller sade sig försöka bevisa med hjälp av vittnesmål från personer som arbetat med de här ärendena under kriget. Några original hade juristerna tyvärr inte kunnat komma åt då dessa fanns oåtkomligt förvarade i Sovjetunionen.[475]

Rättegången fortsatte nästa dag då Miller påpekade att de bevis man hade var tillräckliga för att enligt rysk rätt bevisa att det varit den ryska regeringens intention att ersätta de finska redarna i pund och att detta skulle ske ur *Compte Spécial*. Domaren Luxmore påpekade ändå att banken agerar enligt brittisk lagstiftning och att det i första hand är den som gäller. Han sade: ”It would be a great hardship on banks […] if anyone could come along and produce something which they say is an assignment according to some foreign law but which no one in England would recognise as an assignment, and say; ’You have got to pay me this money.’”[476] Det var således både domarens och bankens åsikt att banken inte kunde anses vara ersättningsskyldig endast enligt rysk lag. Banken hade inte fått något meddelande om att pengarna skulle betalas ut, och därmed ansåg dess representant att motståndarsidan inte hade tillräckliga bevis.

Under rättegångens tredje dag hördes den före detta ryska tjänstemannen, Conrad de Sahmen, som varit avdelningschef vid ryska finansministeriet det sista året före oktoberrevolutionen. Han sade att brittiska finansministeriet under kriget varit starkt involverat och skulle godkänna alla transaktioner från detta konto. Han sade att det aldrig hänt att det skett en utbetalning från kontot utan att det brittiska finansministeriet hade godkänt förfarandet först. Vidare vittnade en rysk jurist om rysk rätt och hävdade, såsom även tidigare vittnen gjort, att betalningsorder inte behövde vara skriftliga för att gälla. Det senare vittnesmålet talade alltså för de finländska redarnas sida medan det föregående vittnets utsaga var problematisk då det brittiska finansministeriet aldrig godkänt någon transaktion till de finska redarna.

När rättegångens fjärde dag inleddes försökte bankens representant ogiltigförklara de bevis som redarnas representant lagt fram, nämligen ett prejudikat från 1931 där domaren i en liknande tvist slagit fast att ”[t]he assignment must be in accordance with the law of the place where it was made, and also with

[475] Lloyd’s List Law Report, 16.11.1937, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

[476] Lloyd’s List Law Report, 17.11.1937, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

that of the country where it was to be enforced".[477] Utgående från detta prejudikat skulle alltså inte redarnas bevisföring räcka. Därefter yttrade sig domaren, Lord Luxmore, i allmänna ordalag om sin syn på ärendet.

> 'I think everybody concerned' added the Judge, 'has some feeling of considerable sympathy with the plaintiffs in an action of this kind, who certainly have been creditors and ought to have been paid. But that is quite a different matter from saying, 'they have a legal right to be payd.'[478]

Domaren Lord Luxmore slog fast de finska redarnas moraliska rätt till ersättning, något som ändå var en annan sak än den juridiska, och konstaterade att han skulle förkunna sin dom följande dag. Fredagen den 19 november gav han sin dom och förkunnade att han inte kunde se bevis för att de ryska myndigheterna hade informerat banken om transaktionen. Domaren sade sig godkänna de bevis som redarnas representant lagt fram såsom giltiga kopior men menade att de inte räckte för att döma till redarnas favör. Han sade att han i dessa dokument inte såg en tillräcklig koppling till *Compte Spécial*, vilken hade varit nödvändig.

Således hade redarna förlorat den första omgången eftersom de utgått från att den ryska lagstiftningen skulle vara gällande i fallet. Trots nederlaget skulle de fortsättningsvis hålla fast vid samma utgångspunkt, och Friedmann skulle komma att få försvara den då de överklagade domen till *Court of Appeal*.

Herbert Andersson, prokurist på FÅA, informerade i december 1937 de övriga rederierna om FÅA:s beslut om att överklaga domen och konstaterade: "Vi förutsätta att Ni deltager i rättegången enligt samma grunder som tidigare och emotse Eder bekräftelse härpå."[479]

Eftersom FÅA skötte den dagliga verksamheten var det sällan de övrigas åsikt efterfrågades. I fall som detta, då större beslut skulle tas var FÅA tvunget att få de övrigas godkännande, något som av citatet att döma mest ansågs vara en formalitet.

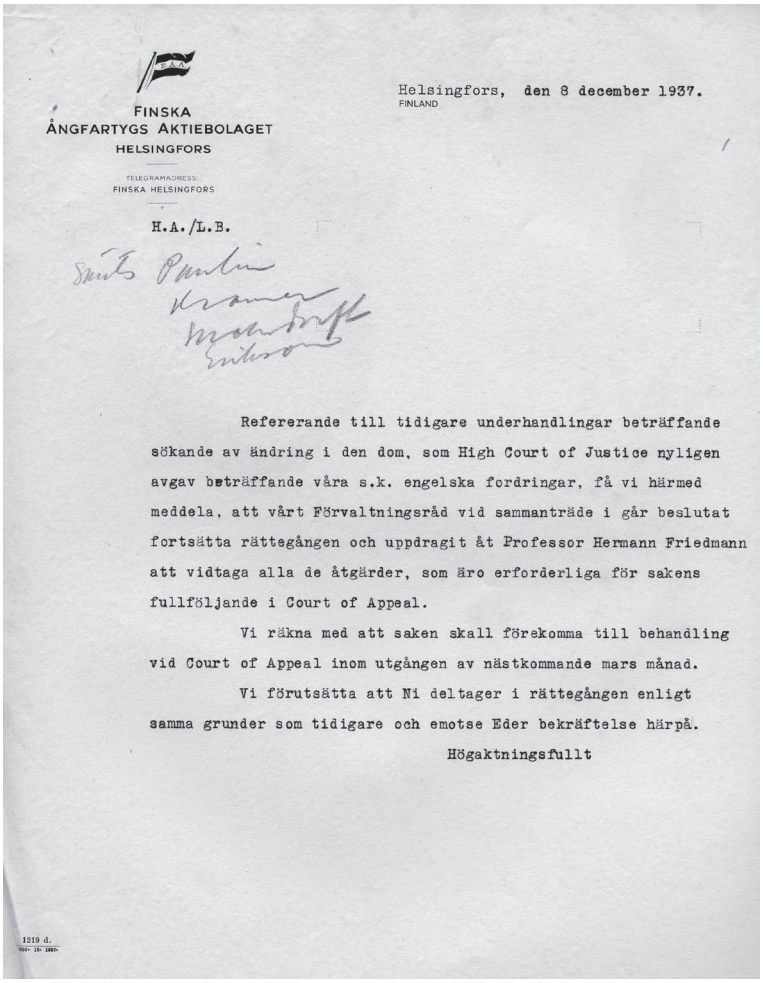
Hermann Friedmann författade i slutet av november en promemoria för fortsatt aktion i appellationsdomstolen. Han ansåg att bevisföringen var tillräcklig och att det enbart skulle krävas en mer förstående domare för att inse detta. I *High Court of Justice* hade inte redarnas ryska experter tagits på allvar, ansåg Friedmann, och domaren hade inte insett att det fanns en klar skillnad på brittisk och rysk rätt. Enligt Friedmann skulle detta ärende behandlas enligt rysk rätt varför bevisföringen var tillräcklig för att vinna en appellation

---

[477] Lloyd's List Law Report, Hc:7, FÅA, SHIÅA. Urklippet saknar datum men tidningen har troligtvis utkommit på måndag 22.11.1937 då samma klipp behandlar såväl torsdagens som fredagens förhandlingar.

[478] Lloyd's List Law Report, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

[479] Brev från Herbert Andersson till de övriga fordringsägarna, 8.12.1937, Hc:7, FÅA, SHIÅA.



FINSKA
ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAGET
HELSINGFORS

TELEGRAMADRESS:
FINSKA HELSINGFORS

Helsingfors, den 8 december 1937.
FINLAND

H.A./L.B.

Refererande till tidigare underhandlingar beträffande sökande av ändring i den dom, som High Court of Justice nyligen avgav beträffande våra s.k. engelska fordringar, få vi härmed meddela, att vårt Förvaltningsråd vid sammanträde i går beslutat fortsätta rättegången och uppdragit åt Professor Hermann Friedmann att vidtaga alla de åtgärder, som äro erforderliga för sakens fullföljande i Court of Appeal.

Vi räkna med att saken skall förekomma till behandling vid Court of Appeal inom utgången av nästkommande mars månad.

Vi förutsätta att Ni deltager i rättegången enligt samma grunder som tidigare och emotse Eder bekräftelse härpå.

Högaktningsfullt

1219 d.

Bild 8 *Brev från Herbert Andersson till de andra rederierna med information om fortsatt kamp för ersättning, 8.12.1937. Källa: Hc:7, FÅA, SHIÅA.*

där domaren insåg detta. Sir William Jowitt, med goda kontakter till de brittiska domarna, hade anlitats för att hjälpa till och han hade sett goda chanser att vinna i appellationsdomstolen förutsatt att domaren insåg den ryska rättens vikt.[480] Friedmann ville med sin promemoria röja undan alla tvivel om att den väg som valts var den rätta. Han svarade i ett brev till Ramsay i december 1937

[480] Friedmanns promemoria rörande fortsatt aktion i *Court of Appeal*, 26.11.1937, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

på den kritik han fått. Han klargjorde starkt och tydligt att bevismaterialet som fanns skulle räcka till:

> enligt rysk rätt (och för övrigt också enligt tysk rätt) [är] assignment bestämt perfekt, då den person eller myndighet, som lagligen äger distribuera medlen ur fonden ifråga (Glavsagran) överenskommit härom med mot-kontrahenten […] varemot själva notifikationen till gäldenären (banken) är juridiskt blott såtillvida väsentlig att, ifall gäldenären betalar till cedenten, innan notifikationen nått honom, han är fri.[481]

Förvaltningsrådet godkände Friedmanns plan om fortsatt aktion på sitt möte den 7 december 1937, dock inte enhälligt. Av de elva närvarande förvaltningsrådsmedlemmarna röstade sju för och fyra emot. Det framgår inte vem dessa var men det är intressant att förvaltningsrådet vid det här skedet inte var enhälligt rörande en fortsatt aktion.[482] Det går endast att spekulera kring varför vissa medlemmar av förvaltningsrådet röstade emot men det kan konstateras att ärendet fortsättningsvis kostade företaget pengar samtidigt som utsikterna för vinst verkade avlägsna, trots Friedmanns eviga optimism. Ramsay hade vid tidigare tillfälle uttalat sig pessimistiskt rörande ärendet men det är troligt att han röstade för en fortsatt aktion eftersom direktionen hade förordat en fortsatt aktion för förvaltningsrådet.

Herbert Andersson skrev i december 1937 ett brev till Hermann Friedmann där han önskade röra om i grytan och komma med nya synpunkter beträffande ärendets fortsatta behandling i *Court of Appeal*. Han ansåg, och antydde att Ramsay höll med, att det skulle bli svårt att få den brittiska appellationsdomstolen att ändra åsikt baserat på samma bevismaterial. Han föreslog att den sovjetiska staten, som arvtagare till kontot, skulle blandas in för att ersättningen skulle kunna betalas ut. Hela Anderssons resonemang var högst spekulativt och det fanns inte några tecken på att Sovjetunionen skulle vara intresserade av att blidka de finländska redarna.[483] Det tål hållas i minnet att ersättningsfordran från allra första början riktats mot den bolsjevistiska regimen i och med freden i Dorpat 1920. Den rådsryska oviljan att erkänna privata fordringar förknippade med den tsarryska regimen hade knappast ändrats under årens gång. Det framkommer dessutom i skadeståndsanspråket från 1936 att den sovjetiska regeringen kontaktats men nekat intresse för ärendet.

Friedmann fortsatte förberedelserna inför överklagandet genom att bland annat hitta ett nytt vittne, Dimitry Miller,[484] som ställde upp som vittne för att

---

[481] Brev från Hermann Friedmann till Henrik Ramsay, 3.12.1937, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

[482] Förvaltningsrådets protokoll, 7.12.1937, Cc:2, FÅA, SHIÅA.

[483] Brev från Herbert Andersson till Hermann Friedmann, 8.12.1937, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

[484] Tidigare tjänsteman på *Glavzagran* och sedermera norsk medborgare.

förklara de tillvägagångssätt *Glavzagran* haft. Han påstod sig minnas det möte i oktober 1917 då ersättning till de finska redarna diskuterades.

> At that meeting it was made clear that an Agreement had been arrived at between the Maritime Transport Division of Glavzagran and the shipowners as to the amount payable, and General Hermonius indicated that the approval of the appropriate British Government department had been given to the purpose for which the sterling currency was required.[485]

Miller menade alltså att han mindes ett specifikt möte hösten 1917 där ett beslut tagits om att ryska staten skulle ersätta de finska redarna för hyra av de fartyg som använts av brittiska staten, samt ersättning för de fartyg som gått förlorade. Han sade sig minnas att summan skulle ha varit omkring 460 tusen pund. Han kunde inte svara på varför någon betalning aldrig ägt rum, och sade att beslutet inte hade kunnat återkallas utan redarnas vetskap efter att *Glavzagran* beslutat om att göra en betalning.

I ett brev till Ramsay nämnde Friedmann en diskussion med Sir William Jowitt, som skulle företräda redarna vid appellationsdomstolen, och Ernst Krogius där frågan ställts varför Lars Krogius inte tidigare vänt sig till Baring Bros. Frågan är intressant eftersom det under rättegången framkom att de finska skeppsredarna hösten 1917 deltagit i möten med ryska myndigheter och att myndigheterna beslutit ersätta redarna i pund sterling. Lars Krogius befann sig stora delar av 1917 i Petrograd och sade sig ha misslyckats upprätta de rekvisitionskontrakt som varit målet med vistelsen. Det verkar rimligt att kontot på Barings inte kommit på tal under de förhandlingar som Krogius förde med de ryska myndigheterna, och att han inte känt till de praktiska arrangemangen kring utbetalningarna.[486]

Redarnas överklagan i appellationsdomstolen skulle falla på samma grunder som tidigare och tidningen *The Times* rapporterade från rättegången:

> The judgment of the Court […] stated that in the opinion of the Court the decision of Mr. Justice Luxmore was unquestionably right. […] The appellants did not seriously challenge the correctness of the Judge's view. They relied on a new case and new evidence. […] In the opinion of the Court the new case broke down on the facts. But even if it had not, the Court would have held that the appellants were not entitled to succeed since the agreement alleged would not in their judgement have amounted to an effective assignment under Russian law. In the result the appeal would be dismissed, with costs.[487]

---

[485] Proof of Evidence of Dimitry Miller, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

[486] Brev från Hermann Friedmann till Henrik Ramsay, 24.2.1938, Hc:7, FÅA, SHIÅA.

[487] The Times Law Report, 12.7.1938.

Den 11 juli 1938 slogs redarnas överklagan ned med hänvisning till fakta som inte kunde styrka redarnas sak. Domarna Lord Justice Scott och Lord Justice Clauson ansåg att deras kollega i *High Court of Justice* hade bedömt bevisen korrekt och att det inte fanns orsak för överklagan.

Friedmanns optimism hade än en gång visat sig vara obefogad och det brittiska rättsväsendet verkade inte dela hans syn på den ryska rättens betydelse i fallet. Redarna valde att överklaga än en gång, till det brittiska överhuset.

I tidskriften *Mercator* gjordes i februari 1939 ett stort reportage om *Det stora redarkravet*, som rubriken löd. Tidskriften hade bett vicehäradshövding Ernst Krogius berätta om bakgrunden till den långa processen.

> Under en följd av 21 år hade de finska redarna nu kämpat för att få klarhet och rätt, och dessa 21 år kunna, som ovan ses, betecknas som en enda fortsatt följd av besvikelser och smärtsamma missräkningar, men de beslöto att icke giva spelet förlorat, utan ännu driva saken vidare.[488]

Ernst Krogius hade tidigare i artikeln beskrivit hela processen och de återkommande besvikelserna redarna stött på under ärendets behandling. Han förklarade att domaren i appellationsdomstolen nekat redarna rätt att överklaga vidare till överhuset. Detta beslut hade man i sin tur överklagat till *The Committee of the House of Lords* för att ha möjlighet att överklaga till överhuset, vilket man sedermera fick. Krogius framhöll att ”detta medgivande skedde i ordalag, som voro som balsam på de sår de finska redarna tillfogats under alla dessa år, snart ett kvarts sekel”.[489] Beskrivningen fortsatte i samma stil och redarnas hopp påstods ha tänts efter att utsikterna i många år sett dystra ut. Krogius menade att det faktum att överhusets kommitté valt att själv ta ställning i ärendet var ett positivt tillskott till ärendets behandling.

Faktum är att redarna så gott som alltid, då någon ny möjlighet presenterades för dem, trodde sig vara på väg mot en lösning. Krogius påstående att överhusets kommittés beslut skulle ha varit ”den enda lilla ljusglimt de finska redarna sett under alla dessa år”[490] är således överdriven samtidigt som den på ett belysande sätt förklarar den tankevärld redarna befann sig i. Den trettonde december 1939, mitt under brinnande vinterkrig, gav det brittiska överhuset sin dom i fallet.

Lord Russel of Killowen, ordförande för överhusets sammanträde, förkunnade sin syn på ärendets moraliska och juridiska förutsättningar.

---

[488] Mercator, 4.2.1939.

[489] Mercator, 4.2.1939.

[490] Mercator, 4.2.1939.

> My Lords, I feel sure that I express the feelings of all your Lordships when I say that if I could, consistently with true legal principles, accede to the claim of the Finnish shipowners in this case, I would very gladly do so. I am, however, of opinion that when tested by those principles their claim cannot succeed.[491]

Lord Russel of Killowen, en av laglorderna i överhusets rättsliga utskott, beklagade att han inte kunde ge ett mer positivt besked och att ärendet inte kunde dömas i redarnas favör. Det går att fråga sig huruvida denna sympati härrörde sig till vinterkriget och den utsatta position finländarna befann sig i. Det var däremot inte första gången som de brittiska domarna uttalat redarnas moraliska rätt till ersättning, och i det perspektivet skiljde sig inte överhusets syn. Överhuset ansåg inte att bevisen på ett tillräckligt tydligt sätt kunde klargöra att redarna skulle ersättas från *Compte Spécial*.

Det var således klart att de finska redarna inte skulle få ersättning genom domstolsbeslut. Hoppets låga slocknade dock inte genast, föga förvånande. En av lorderna som uttalat sig uttryckte en förhoppning om att ärendet kunde lösas på andra sätt än genom juridiken.

> It would seem only reasonable that measures should be taken by the British Government, acting with the bank, to secure that the money should reach the creditors to pay whom it was provided, so that at any rate a pro rata [in proportion] distribution should be made amongst that special class of whom the Finnish shipowners are conspicuous examples.[492]

Lord Atkin uttalade sig under förhandlingarna på ett sätt som kom att bidra till redarnas ökade hopp, trots de i övrigt rätt mörka tiderna. Han uttryckte ett starkt moraliskt stöd för finländarnas sak och önskade att den brittiska regeringen skulle kunna reda ut ärendet, och tvinga banken att öppna kontot för att ersätta finländarna.

Detta uttalande skulle ligga som grund för redarnas hopp under en lång tid framöver, och Henrik Ramsay kontaktade genast finska utrikesministeriet och ambassadör Gripenberg. Han hoppades att diplomatiska kontakter kunde leda ärendet i den riktning som Lord Atkin föreslog.

> Jag har därför i dag vänt mig till utrikesministeriet i en kort skrivelse, […] med anhållan, att de ville giva Dig instruktioner att taga upp frågan med den engelska regeringen. Här finnes ju en chans, och då vi en gång kommit så långt, måste vi taga vara på även de sista chanserna.[493]

---

[491] Domen i överhuset, uppläst av Lord Russel of Killowen, 13.12.1939, 8:Z:1, UA, RA.

[492] Lord Atkin i överhuset, 13.12.1939, 8:Z:1, UA, RA.

[493] Brev från Henrik Ramsay till G. A. Gripenberg, 14.12.1939, 8:Z:1, UA, RA.

Ramsay ansåg att ärendet inte helt skulle släppas och att Gripenberg genom sina diplomatiska kontakter skulle föra dialog för att vid passligt tillfälle diskutera eventuella åtgärder. Åtgärder vidtogs genast och redan den 18 december skickade Sir George Macdonogh, brittisk generallöjtnant och under vinterkriget ordförande för *Anglo-Finnish Society*, ett brev till den brittiska premiärministern Neville Chamberlain. Han uppmanade regeringen att vidta åtgärder enligt Lord Atkins önskemål.[494] Chamberlain ska i början av 1940 ha svarat att han undersökt ärendet och kommit fram till att inga vidare åtgärder kunde tas förrän Sovjetunionen slutgiltigt avsagt intresse för kontot och dess innehåll.[495] Storbritannien och Sovjetunionen hade haft ett kyligt förhållande under hela mellankrigstiden och deras samarbete mot Nazityskland hade ännu inte inletts.[496]

I och med domen i överhuset beslutade Ramsay att ärendet inte längre skulle behandlas juridiskt. Han avslutade därmed samarbetet med Hermann Friedmann.

> We beg you once more to be convinced that we give every acknowledgement to your untiring efforts and that we have placed great value on your insight and your treatment of this problem, but we have now to resign and satisfy ourselves with the slight glimpse of hope which remains in having recourse to diplomatic negotiations.[497]

Ramsay konstaterade att Friedmann hade arbetat hårt för deras sak och att ingen kunde påstå att de inte gjort sitt bästa för att få den ersättning som de kände sig berättigade till. Han menade att det juridiska kortet var utspelat men att de ville hålla en dörr på glänt om den brittiska regeringen skulle vara intresserade av dialog i framtiden. Det bör påpekas att ärendet redan tidigare varit föremål för diplomatiska diskussioner då den brittiska regeringen i slutet av 1920-talet inte hade velat föra diskussioner, vilket ledde till ärendets behandling i Nationernas förbund. Då hade ändå fordringen riktats till den brittiska staten vilket nu inte var fallet. Ramsay hyste knappast stora förhoppningar om att lösa ersättningsfrågan, men försökte hålla ryggen fri från frågor om hans ansträngningar genom att hänvisa till eventuella diplomatiska förhandlingar.

Samma dag som brevet till Friedmann skickades skrev Ramsay ett brev till Lars Krogius änka, Sigrid Krogius, där han förklarade att han brutit kontakten med Friedmann eftersom inga övriga juridiska förhandlingar kunde ske, dels

---

494 Brev från Sir George Macdonogh till premiärminister Neville Chamberlain, 18.12.1939, 8:Z:1, UA, RA.

495 Brev från Sir George Macdonogh till G. A. Gripenberg, 8.2.1940, 8:Z:1, UA, RA.

496 Keeble, s. 99–178.

497 Brev från Henrik Ramsay till Hermann Friedmann, 21.12.1939, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

”då frågan under dessa 13 år torde vara utredd i alla detaljer”[498] och dels eftersom ”[s]aken har kostat F.Å.A. så många miljoner att vi icke ad infinitum kunna taga upp nya ledtrådar”.[499] Ramsay berättade vidare att han var säker på att Friedmann skulle fortsätta erbjuda sina tjänster men att redarna inte skulle ta emot hans hjälp längre.

Det här brevet är på många sätt intressant. Henrik Ramsay skrev i brevet att ärendet kostat FÅA många miljoner[500] och att det inte gick att fortsätta kampen i all oändlighet. Redan 1936 uttryckte sig Ramsay pessimistiskt beträffande de juridiska utredningarna och att därigenom få upprättelse, medan hans tro på redarnas moraliska rätt till ersättning och upprättelse inte hade avtagit. De 13 år som förflutit sedan ärendet togs upp i *Admiralty Transportation Arbitration Board* 1926, hade visat att pengarna inte kunde fås på juridisk väg. Då återstod endast den diplomatiska, och Ramsay hoppades på att Gripenberg skulle kunna upprätthålla en viss diplomatisk diskussion rörande ärendet.

6.3 Sammanfattning

Under fyra år hade ärendet behandlats av brittiskt rättsväsende och än en gång strandat på bristfällig bevisföring. Jag har i det här kapitlet redogjort för de processer som tog plats i London under andra hälften av 1930-talet. FÅA och de andra rederierna hade, med Henrik Ramsay i spetsen, bestämt sig för att utmana den brittiska banken Baring Bros. för att utreda möjligheterna att därifrån få ersättning. Hermann Friedmann, som lett den juridiska delen av redarnas ersättningskrav sedan 1928, hade fördjupat sig i rysk lagstiftning beträffande utbetalningar och kommit fram till att en betalningsorder inte nödvändigtvis måste vara skriftlig. Därmed skulle redarnas bevis hålla, förutsatt att domaren förstod betydelsen av att i det här fallet döma enligt rysk lagstiftning. Friedmann hade 1935 förbättrat sitt kontrakt med redarna så att han vid positiv utgång skulle få 15 procent av den summa som återstod, då alla utgifter räknats bort. Som det gick blev Friedmann utan ersättning för de elva år han lagt ned på arbetet, en orsak varför Ramsay i sitt brev till Sigrid Krogius väntade sig fortsatta försök från Friedmann för att driva frågan vidare.

Under dessa fyra år som förflutit sedan Lars Krogius bortgång hade hans bror Ernst intagit en mer synlig roll och spenderade tid i London för att kunna följa med ärendet på plats tillsammans med Friedmann. Han var förutom verkställande direktör för Finska Lloyd även viceordförande i FÅA:s förvaltningsråd och hade således all orsak att ha inblick i och styra utvecklingen av ärendet.

---

[498] Brev från Henrik Ramsay till Sigrid Krogius, 21.12.1939, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[499] Brev från Henrik Ramsay till Sigrid Krogius, 21.12.1939, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[500] En miljon mark 1939 skulle 2020 motsvara ca 340 000 euro.

Hans släktskap till Lars Krogius är starkt förknippat med den tredje fasen som inleddes i och med Lars död. Då även Lars son Birger från och med 1937 blivit medlem i förvaltningsrådet, förstärktes den personliga kopplingen till Lars Krogius och hans outtröttliga kamp för ersättning och upprättelse.

Den moraliska rättvisan var fortfarande synlig som argument och var den drivkraft som proklamerades av redarna. Trots det är det tydligt att något skedde då Lars Krogius gick bort. Jag har i det här kapitlet belyst uttalanden och beteenden som vittnar om ett förpliktande arv gentemot Krogius. Ramsays brev till sin avlidne kollegas änka är ett av flera exempel på att Krogius spelade en betydande roll ännu efter sin död.

Under den tid som behandlats i detta kapitel fördes ärendet för första gången av någon annan än Lars Krogius. Det känslolandskap som rådde hos de drivande parterna hade förändrats sedan Krogius bortgång. Henrik Ramsay förde tillsammans med Ernst Krogius ärendet framåt, och förde en dialog där ärendets möjligheter diskuterades. Henrik Ramsay uttryckte flera gånger sin pessimism beträffande ärendets möjligheter att lyckas, och det framgår tydligt att ärendet på ett personligt plan inte betydde lika mycket för honom som det hade betytt för Lars Krogius. Ernst Krogius framförde däremot flera argument som liknade de som hans bror yttrat rörande kravet på fortsatt aktion för rättvisans skull. Känslomässigt hade ingen av herrarna lagt ner lika mycket energi som Lars men det framgår ändå ur korrespondensen att de inte önskade ge upp kampen, vilket de visade genom att överklaga domen i två repriser. Det förpliktande arvet hängde över dem och förpliktigade dem att fortsätta kampen för rättvisa och upprättelse.

Den ekonomiska aspekten bör liksom i förra kapitlet beaktas, då en betydande modernisering av flottan hade kunnat göras med hjälp av en utbetald ersättning. Ernst Krogius delägarskap i Finska Lloyd hade, vid en gynnsam utgång, gett ett betydande tillskott i Krogius kassa. Det framstår ändå tydligt att Ernst Krogius var engagerad och mån om ersättning på ett helt annat sätt än vad Ramsay var, och att det inte enbart var ekonomisk vinning som var målet med hans kamp.

Under 1930-talet närmade sig Storbritannien och Sovjetunionen varandra, och Finlands ovilja att samarbeta med de senare bidrog till huvudbry för britterna som gärna såg Sovjetunionens utökade kontroll över Östersjön som motvikt till Tyskland. De politiska aspekterna i det här kapitlet måste ses i förhållande till dessa händelser. De politiska och diplomatiska relationerna mellan Finland och Storbritannien syns tydligast i slutet av kapitlet då ländernas regeringar än en gång involveras i försöken att lösa ärendet. Chamberlains ovilja att öppna kontot utan ett direkt godkännande från sovjetiskt håll får ses som en förlängning på britternas ovilja att stöta sig med Sovjetunionen. Då Tyskland

gick in i Sovjetunionen sommaren 1941 kunde britterna inleda diplomatiska förhandlingar med Sovjetunionen, vilka resulterade i en allians i maj 1942.[501]

De finländska försöken att få ersättning tog paus under andra världskriget. Mellan 1943 och 1944 var Henrik Ramsay utrikesminister, och kom därmed att dömas till fängelse i den krigsansvarighetsprocess som tog vid efter kriget. Som efterträdare i rollen som verkställande direktör för FÅA tog Birger Krogius vid 1946, i en ålder av 45 år efter att ha suttit med i förvaltningsrådet från och med 1937. Det förpliktande arvet hade Birger med sig då han efter andra världskriget tog över bolaget. Han insåg att upprättelse inte kunde nås den juridiska vägen, och att alla möjligheter för att få pengarna via rättsprocesser var försvunna. Lord Atkins uttalande skulle ändå komma att ge FÅA orsak att fortsätta försöken att nå ersättning och upprättelse för den orätt man upplevde sig ha blivit utsatt för.

[501] Keeble, s. 117–174.

7 ETT FÖRPLIKTANDE ARV

Domen i brittiska överhuset 1939 var tydlig, de finska redarna hade inte tillräckligt med bevis för att tvinga banken Baring Bros. att ersätta dem. Samtidigt bidrog de världspolitiska händelserna det året till att fortsatta förhandlingar inte var aktuella. Andra världskriget medförde nya problem för de finländska redarna, och att trafikera haven var än en gång farligt för de finska fartygen. Skillnaden mellan det föregående kriget och det nya var främst att Finland förblev självständigt efter kriget, något som kom att underlätta de efterkrigstida ersättningsprocesserna. Efter kriget valde Birger Krogius, som tog över direktörsposten efter Henrik Ramsay 1946, att fortsätta sträva efter att få den ersättning och upprättelse man ansåg sig berättigad till.

I det här kapitlet redogör jag för Birger Krogius ageranden efter andra världskriget. Under alla de år som hade förflutit, sedan första världskriget tog slut och FÅA:s ledning inledde processen, hade processen ändrat karaktär flera gånger. I tidigare kapitel har jag redogjort för hur de finska redarnas fordringar gentemot den brittiska staten behandlades i brittisk domstol, hur ärendet behandlades i Nationernas förbund och hur ärendet ändrade riktning och fordringarna riktades till banken Baring Brothers & Co. Efter andra världskriget fortsatte FÅA kampen om pengarna på kontot, nu med Birger Krogius som verkställande direktör och Henrik Ramsay och Göran Ehrnrooth som ordförande för förvaltningsrådet.

Genom att redogöra för den korrespondens som fördes mellan FÅA:s ledning och olika jurister, tjänstemän och parlamentsledamöter visar jag på en fortsatt vilja att få upprättelse genom att kräva ersättning av banken. Redan vid domen i överhuset hade Ramsay insett att ärendet inte längre skulle kunna vinnas på juridisk väg. Hoppet låg därmed i diplomatin och förhoppningen om att det uttalande som Lord Atkin gjort vid förhandlingarna 1939 skulle omfattas av det brittiska parlamentet. Häri låg Birger Krogius förhoppningar då han efter andra världskriget återupptog ärendet.

Rederiets del av fredskrisen har gått in i sin tredje fas där det förpliktande arvet fungerar som drivkraft för de fortsatta försöken att få ersättning och upprättelse. Precis som tidigare har de argument och drivkrafter som kännetecknar de tidigare faserna inte helt förlorat sin betydelse, men materialet ger vid handen att det ändå var de starka banden till Lars Krogius och hans långa kamp för ersättning som numera vägde tyngst. Trots att ersättningen fortfarande skulle ha

varit betydande för FÅA[502] betydde den moraliska rättvisan mer än de ekonomiska realiteterna och kom att vara närvarande under hela ersättningsprocessens gång, även om intensiteten varierade. Efter andra världskriget var den moraliska rättvisan således en starkt bidragande kraft även om arvet efter fadern och hans kamp verkar ha varit den avgörande faktorn då ett stort välmående rederi valde att fortsätta kampen om de halvsekelgamla fordringarna.

Då vinterkriget bröt ut bestod FÅA:s flotta av 58 fartyg på knappt 80 000 bruttoregisterton. Under andra världskrigets gång kom bolaget att införskaffa hela 17 fartyg vilket kom att motsvara den ungefärliga förlusten av fartyg till följd av krigshändelser. Under första världskriget hade rederiet inte skaffat nytt tonnage under kriget utan väntat till krigsslutet. Den nya taktiken visade sig vara lyckosam då det på kriget efterföljande krigsskadeståndet till Sovjetunionen kom att drabba FÅA hårdare än själva kriget. FÅA tvingades avstå 24 fartyg som del av krigsskadeståndet, en summa som av Finlands totalt överlämnade tonnage motsvarade 47 procent. Av de sjödugliga fartygen som Finland överlämnade till Sovjetunionen uppgick FÅA:s andel till hela 70 procent. *SOTEVA*, den myndighet som skötte krigsskadeståndsleveranserna, ersatte FÅA med 568 miljoner mark för fartygen vilket inte var tillräckligt mycket för att täcka de förluster som bolaget haft under och efter kriget. Tack vare den aktiva anskaffningspolitiken under kriget kom FÅA lindrigare undan än den finska handelsflottan överlag. FÅA:s tonnage minskade under kriget med ungefär hälften, från 80 000 bruttoregisterton till 41 000 medan hela finska handelsflottans tonnage minskade från 649 000 bruttoregisterton till 267 000, en minskning på 60 procent. Under åren 1946–1952 utökades FÅA:s flotta med 21 fartyg av vilka 12 var nybyggda varav 6 färdigställdes av Wärtsiläkoncernen. Den finska varvsindustrin hade växt tack vare krigsskadeståndsleveranserna, och FÅA skulle efter andra världskriget främst göra sina beställningar inrikes medan allt nytt tonnage före kriget beställts från utländska varv.[503] FÅA:s ekonomiska ställning kan under den i det här kapitlet undersökta perioden beskrivas som stabil. Under både 1950- och 1960-talet förekom såväl ebb som flod på den internationella fraktmarknaden, vilket naturligtvis påverkade FÅA.[504] Däremot var 1960-talet en brytningsperiod vad flottans modernisering beträffar. FÅA:s flotta var antalsmässigt som störst 1966. En stor del av fraktfartygen var ändå omoderna och små vilket inte passade ihop med de ökade kraven på moderna lastningsmetoder. FÅA sålde flera små fartyg under andra halvan av 1960-talet men hade inte möjlighet

[502] År 1952 motsvarade summan 294 miljoner mark vilket 2020 skulle motsvara 9,4 miljoner euro, och 1974 skulle den krävda summan motsvara 4 miljoner mark som 2020 skulle motsvara 3,9 miljoner euro.

[503] Suviranta, s. 115–157.

[504] Haavikko, s. 96–106.

att beställa nya på grund av ansträngd ekonomi. Således minskade flottan i antal från 70 till 56 under åren 1966–1969 medan lastkapaciteten under samma period sjönk från 168 000 till 152 000 bruttoregisterton.[505]

7.1 Känslor och sunt förnuft

> Juridiken har enligt min uppfattning spelat ut sin roll i denna fråga. Det gäller nu endast att räkna med känslor och med sunt förnuft.[506]

Henrik Ramsay uttryckte sin syn på ärendet i ett brev till Georg Achates Gripenberg mitt under brinnande vinterkrig. Henrik Ramsay hade hört om Sir George Macdonoghs brev till Neville Chamberlain och om dennes svar. Viljan att utreda eventuella diplomatiska möjligheter var fortfarande stark och Ramsay bad Gripenberg hålla öronen öppna för eventuella utvecklingar i ärendet. Kriget medförde naturligtvis svårigheter att ta upp en i sammanhanget trivial fråga och ärendet kom att bli liggande. Finlands och Storbritanniens diplomatiska förbindelser bröts den första augusti 1941 och upptogs på nytt hösten 1945.[507]

Efter att rederiet återhämtat sig från de största smällarna som andra världskriget medförde och flottan åter var tillbaka på förkrigstida nivå, närmade sig ledningen ärendet igen 1952. Den finska statens roll i ärendet var inte längre lika synlig som den varit under 1930-talets första hälft. Den finska regeringen hade en ny, mer omfattande fredskris att lösa, och således hade dessa redares anspråk på bankkontot i London en relativt liten betydelse för den finska statsledningen i början av 1950-talet.

Herbert Andersson skrev i januari 1951 till Thomas Currie på agenturen Charles Gee i London:

> I have spoken with Mr. Ramsay about this. Neither Ramsay nor I have any illusions in this respect, but Ramsay suggested that perhaps it would be advisable to come to London […]. Also Ramsay was of the opinion that perhaps it would be advisable to see Baring Brothers in order to ascertain from them what has happened to the money.[508]

FÅA hade således tagit beslut om att återuppta förhandlingarna om ersättning. Birger Krogius hade 1946 tagit över direktörskapet då Henrik Ramsay dömdes till fängelse i samband med krigsansvarighetsprocessen. År 1948, efter avtjänat straff återkom Ramsay till FÅA som ordförande för förvaltningsrådet. Det

---

505 Haavikko, s. 160.

506 Brev från Henrik Ramsay till G. A. Gripenberg, 15.2.1940, 8:Z:1, UA, RA.

507 Pekkarinen, s. 122–135.

508 Brev från Herbert Andersson till Thomas Currie, 25.1.1951, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

var i den rollen som han tillsammans med Birger Krogius beslutat att återuppta försöken att få ersättning genom lagförslag i brittiska parlamentet. Thomas Currie verkade nöjd med FÅA:s val av jurist och hoppades på att valet av juristfirma skulle resultera i den efterlängtade upprättelsen. Således hade bollen satts i rullning än en gång, och juristfirman Bentleys, Stokes and Lowless[509] skulle arbeta fram ett utkast för det lagförslag man hoppades skulle godkännas av det brittiska parlamentet. Den brittiska regeringens välvilja var en förutsättning för att lagförslaget skulle tas till behandling i parlamentet, och därför inleddes förhandlingar med det brittiska finansministeriet *Treasury*.

> The Treasury indicated that they were not prepared to either take over the fund or take any steps to liquidate it and the reason for this, which was indicated but not expressed, is that if the Government took action it might be said against them that having taken a Russian asset they should be responsible for discharging the Russian liabilities; in addition of course there is the point that complications might arise with the Soviet Government.[510]

Vid ett första möte mellan *Treasury* och Richard Williams på Bentleys, Stokes and Lowless, hade det brittiska finansministeriet yttrat sig skeptiskt om bankkontot på Baring Bros. & Co. Redan 1940 hade den dåvarande brittiska premiärministern Neville Chamberlain varit försiktig beträffande kontot med hänvisning till Sovjetunionens eventuella reaktion. Då var orsaken att Storbritannien ville alliera sig med Sovjetunionen och därmed inte störa eventuella förhandlingar på grund av detta konto.

År 1951 såg Europa annorlunda ut. Relationerna mellan väst och öst var näst intill obefintliga till följd av Koreakriget och uppdelningen av Tyskland, som under de första efterkrigsåren hade skapat en klyfta mellan Storbritannien och Sovjetunionen. På grund av de inflammerade relationerna var viljan liten hos den brittiska regeringen att blanda sig i. Den andra orsaken som påstods ligga bakom var en rädsla hos den brittiska regeringen att röra egendom som ansågs tillhöra Sovjetunionen, och därmed väcka liv i problematiken kring ryska kejsardömets gamla skulder. Sovjetunionen hade dittills vägrat erkänna sitt ansvar som arvtagare till Tsarryssland.

Herbert Andersson kom att driva frågan under början av 1950-talet och han förde intensiv korrespondens med Richard Williams på juristbyrån Bentleys, Stokes and Lowless. I ett tidigt skede hade FÅA:s direktion beslutat att hålla kostnaderna på några tusen pund eftersom ökade kostnader skulle blanda in förvaltningsrådet och möjligtvis Finlands bank, vilket skulle skapa publicitet.[511]

---

[509] Firman verkar än idag och är specialist på maritim juridik.

[510] Rapport över möte mellan Mr. Williams på Bentleys, Stokes and Lowless och *The Treasury*, 11.5.1951, A 5 62, A, SHIÅA.

[511] Brev från Herbert Andersson till Richard Williams, 31.8.1951, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

Efter att Henrik Ramsay avled i Visby sommaren 1951 kom ansvaret för ärendets fortsatta skötsel att falla på Andersson och Krogius.

Tanken att redarna moraliskt hade rätt genomsyrade hela processen före andra världskriget och fortlevde även efter kriget. I och med att FÅA valde att fortsätta sin strävan att få ersättning och upprättelse blev det redan så långvariga elementet av fredskrisen längre. När FÅA återupptog processen hade republiken Finlands andra fredskris inom några decennier varat i några år. För rederinäringen hade krigsskadeståndet till Sovjetunionen betytt en märkbar reducering av handelsflottan i form av tvångsförsålda fartyg. Däremot var den statliga stabiliteten av en helt annan kaliber efter andra världskriget än vad den varit efter första.

Det blir således än en gång aktuellt att ställa frågan vad som drev FÅA? Företaget mådde bra och hade, trots fartygsförluster under andra världskriget,[512] återhämtat sig snabbt och gått om 1939 års tonnagemängd.[513] Att företaget repat sig och att Finlands skadestånd till Sovjetunionen var betalat det år då olympiska spelen hölls i Helsingfors kan fungera som något slags förklaringsmodell till varför chefen för Finlands största rederi hade tid och kraft över att fundera på bankkontot vid Baring Bros.

Birger Krogius skrev i maj 1952 till samma Nordman som varit involverad i slutet av 1930-talet. Han refererade ärendets historia och poängterade att de finländska redarna alltid ansetts ha haft moralisk rätt till ersättning men att juridiken satt stopp för deras försök. Han konstaterade vidare att FÅA under mellankrigstiden hade spenderat 50 000 pund i rättegångskostnader, en summa som under 1930-talet var betydligt mer värd än vad den var i början av 1950-talet.[514] Han avslutade med att konstatera:

> Having regard to all this, we are not prepared to take up the matter on the same lines again. We no longer believe that any persons or authorities – however influential they may be – will be able to bring any pressure to bear on those who took our ships and used them.[515]

Tanken var att ersättningstvisten inte skulle få liknande proportioner som den hade haft före andra världskriget. Krogius tänkte sig en diskret, billig och kort

---

[512] Under andra världskriget förlorade FÅA nästan halva flottan. Jämfört med Finlands totala handelsflottas förluster på två tredjedelar var det alltså ett saldo som får anses vara nöjaktigt. Till skillnad från första världskriget hade förekomsten av krigsförsäkringar nu medfört att återuppbyggnaden gick snabbare och 1952 var den finska handelsflottan tonnagemässigt nästan ikapp 1939 års mängd.

[513] Suviranta, s. 115–155.

[514] 50 000 pund växlades 1931 till 9,7 miljoner mark vilket 2020 motsvarar 3,5 miljoner euro. 1952 växlades 50 000 pund till 32,3 miljoner mark vilket 2020 motsvarar en miljon euro.

[515] Brev från Birger Krogius till N. Nordman, 6.5.1952, A 5 62, A, SHIÅA.

process. På de två första punkterna må han ha fått rätt då avsaknaden av rättegångskostnader gjorde processen efter andra världskriget billigare än vad den hade varit innan. Gällande det diskreta kan det nog påstås att Krogius även där fick sin vilja igenom. Vid genomgång av tidningspressen[516] verkar ingen desto större notis ha lagts vid några processer av den här typen. Man kan alltså hävda att den del av ersättningstvisten som följde andra världskriget blev diskret och billig. Det går däremot inte att påstå att den blev kort. Som jag visade i inledningen av avhandlingen så gjordes det ännu så sent som 1974 försök att komma åt det bankkonto som fortfarande låg orört på Baring Bros.

Gällande tidsaspekten trodde Nordman att processen tidsmässigt nödvändigtvis inte skulle behöva bli så kort som Krogius hoppades på. I sitt svar till Krogius kartlade han hela ersättningstvisten från dess början 1918. Nordman hänvisade till allt det han gjort för att försöka hjälpa de finska redarna att få ersättning, och sade sig vara villig att fortsätta hjälpa Birger Krogius att på administrativ väg nå upprättelse. Nordman bad Krogius om fullmakt att kontakta FÅA:s jurister i London för att skapa sig en bild över läget och återkomma med tankar om fortsatta möjligheter.

Ernst Krogius, som hade närvarat i London i samband med rättegångarna, hade ett intresse för ärendet både av ekonomiska och personliga skäl, och kom att följa med ärendets behandling även efter andra världskriget. I januari 1953 skrev Herbert Andersson en sammanfattning till Krogius över ärendets utveckling sedan domen i överhuset 1939. Då Andersson efter andra världskriget besökt London hade banken Baring Bros. representanter inte haft något emot nya försök att komma åt pengarna eftersom banken inte hade någon nytta av dem. På samma resa hade Andersson kontaktat juristbyrån Bentleys, Stokes and Lowless som lovade ta sig an ärendet och arbeta fram ett förslag till hur en fortsatt aktion kunde se ut. Vid tidpunkten för brevet till Ernst Krogius i januari 1953 hade ärendet avancerat och ett lagförslag, som skulle tas till behandling i underhuset på förslag av ett antal parlamentsledamöter, fanns tillgängligt.

> F.Å.A. har tillsvidare haft rätt så små utgifter i samband härmed och inom F.Å.A. är man icke beredd att numera gå till överhövan stora kostnader. Ehuru en liten möjlighet till framgång finnes, äro vi medvetna om förekomsten av stora svårigheter. För att hålla kostnaderna nere, så komma vi inte att i detta skede medtaga några av dem, som biträtt under tidigare förhandlingar.[517]

Herbert Andersson försökte minimera glädjeyttringarna och peka på de svårigheter som fanns. Liksom Birger Krogius även tidigare poängterat ville man hålla

---

[516] Den enda tidningsartikel som berörde ersättningsprocessen efter andra världskriget skrevs av *Helsingin Sanomat* 1970 och behandlas längre fram.

[517] Brev från Herbert Andersson till Ernst Krogius, 29.1.1953, A 5 62, A, SHIÅA.

kostnaderna nere och endast utreda vilka möjligheter som fanns. Som jag visat i tidigare kapitel spelade juristerna en betydande roll i fördröjandet av processen, medvetet eller omedvetet, eftersom de försökte gripa tag i varje halmstrå av möjlighet även om de sällan var fruktbara. De såg också en möjlighet till lättförtjänta pengar och intalade redarna att möjligheterna till ersättning var stora. Jag har visat exempel på det i alla tidigare kapitel och det finns sådana exempel också från tiden efter andra världskriget.

Herbert Andersson hade informerat Bentleys, Stokes and Lowless om att utgifterna skulle hållas låga och fick svar att de gjorde sitt bästa men att utsikterna för ett positivt besked såg bra ut. Richard Williams skrev: ”I am advised there is a good chance of it becoming law, in which case, as you see from the drafts, the costs of promoting the Bill will come out of the fund so that you will have nothing to worry about.”[518] Juristernas roll i fördröjandet av processen är betydande och deras uppmuntrande ord gav redarna orsak att tro att möjligheterna fanns även om det brittiska finansministeriet visade sig vara avogt inställda till ärendet från första stund.

I juni 1954 hade Bentleys, Stokes and Lowless inlett undersökningar för att reda ut vilka möjligheter som fanns för att få pengarna. Advokatfirman hade vid möte med finansministeriet förstått att det, trots sympati för de finländska redarna, inte fanns något att göra. På ministeriet hänvisade man till de totalt 60 000 olika fordringar gentemot den tsarryska regimen som man kände till. Dessa samtliga fordringar uppgick till en summa på 300 miljoner brittiska pund. På ministeriet var man inte beredda att skapa ett prejudikat för kontot och ansåg att det bästa vore att glömma de pengar som fanns där, detta trots att brittiska staten själv hade en stor fordring till samma konto. Handlade *Treasurys* svar om förmåga eller vilja? Olika experter ansåg att det skulle gå att komma åt pengarna genom lagstiftning och det vore således inte första gången vad ersättningsprocessen beträffar där juridiska experter varit oense. Det verkar mer troligt att det handlade om ovilja att skapa ett prejudikat för det stora antalet fordringar som fanns mot Tsarryssland. Det ansågs vara omöjligt att tillgodose alla fordringsägares intressen eftersom en likvidation av fonden hade genererat en för liten avkastning. Relationerna till Sovjetunionen bidrog också till den brittiska oviljan.

Bentleys, Stokes and Lowless hade också tidigare träffat representanter från finansministeriet som då hade verkat mer optimistiska gällande ärendets eventuella lösning. Utgående från advokatfirmans analys kan de ändrade attityderna ha berott på Stalins död och att britterna hoppades på förbättrade relationer med de nya makthavarna. Fastän bankkontot var instiftat av den tsarryska staten, och fastän Sovjetunionen inte visat några som helst intressen för detta,

[518] Brev från Richard Williams till Herbert Andersson, 12.1.1953, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

ansågs det ändå vara viktigt att låta den nya sovjetiska ledningen säga sitt om bankkontot innan man kunde gå vidare. Finansministeriet hade inte sagt detta offentligt men advokatfirman hade fått den uppfattningen ur privata samtal med ministeriets tjänstemän.[519] Man konstaterade att det inte gick att rå över regeringar och internationell politik och att läget såg dystert ut. ”We have not necessarily abandoned all hope although at the moment the position is hopeless, and at a suitable moment we will sound our Government again.”[520]

Vid tillfället var möjligheterna således små och redarna uppmanades invänta bättre politiskt klimat för fortsatta förhandlingar. Algot Bagge, som vid förhandlingarna i Nationernas förbund hade agerat skiljedomare mellan Finland och Storbritannien gjorde comeback i mitten av 1950-talet. Då han under 1930-talet hade agerat objektiv domare efterfrågade redarna under 1950-talet hans expertis för egen räkning. På uppdrag av Herbert Andersson gjorde han efterforskningar bland sina kontakter på det brittiska utrikesministeriet för att gripa efter möjliga halmstrån. Andersson hade samtalat med Bagge i november 1955 och fört på tal de försök man nu gjorde för att försöka nå ersättning. Bagges förflutna gjorde att han var insatt i frågan och det var således knappast en slump att Andersson hade fört frågan på tal. Bagge hade nyligen, som skiljedomare i en tvist mellan Grekland och Storbritannien, dömt till den senares fördel vilket gjorde att han stod på god fot med det brittiska utrikesministeriet. Herbert Andersson försökte låta hoppfull även om han insåg den svåra position redarna befann sig i:

> Jag räknar självfallet icke med att man skall finna någon sympati från engelskt regeringshåll, men det kan å andra sidan vara bra att hålla saken vid liv, med tanke på att de politiska förhållandena kunna utvecklas så, att England skulle ha ett visst intresse av att stöda Finland och vårt näringsliv.[521]

Då Bagge befann sig i London våren 1956 träffade han Francis Vallat, juridisk rådgivare på det brittiska utrikesministeriet, för att ta reda på hurudana chanser ärendet kunde ha. Vallat svarade att *Foreign Office* måste ge samma svar som *Treasury* hade gett redarnas advokater 1953, att de inte kunde stödja ett eventuellt lagförslag vars syfte var att tvinga banken att öppna kontot. Inga orsaker till attityden nämns utan endast en beklagan över att inte kunna ge mer glädjande nyheter.[522] Bagge skrev därefter till Herbert Andersson och sade sig kunna läsa mellan raderna att ”[d]e engelska myndigheterna äro tydligen alltjämt rädda för att göra någonting, som kan bringa dem i klammeri med Sovjet. Och Sovjet

---

[519] Brev från advokatfirman Bentleys, Stokes and Lowless till FÅA, 16.6.1954, A 5 62, A, SHIÅA.

[520] Brev från advokatfirman Bentleys, Stokes and Lowless till FÅA, 16.6.1954, A 5 62, A, SHIÅA.

[521] Brev från Herbert Andersson till Algot Bagge, 19.11.1955, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

[522] Brev från Francis Vallat på *Foreign Office* till Algot Bagge, 28.4.1956, A 5 62, A, SHIÅA.

vill ju inte tillstyrka det finska kravet".[523] I Anderssons svar till Bagge konstaterade han att det av allt att döma inte verkade finnas några ytterligare möjligheter att få ersättning.[524]

Utan den brittiska regeringens stöd kunde den föreslagna lagen inte gå igenom i underhuset. Då dessutom två ministerier deklarerat sin ovilja att stödja lagförslaget ansågs hoppet vara ute. Som många gånger tidigare skulle FÅA:s seghet visa sig vara av en sällan skådad kaliber, och begreppet kapitulation verkade inte finnas i FÅA:s vokabulär. Utgående från den korrespondens som finns bevarad tog behandlingen av ärendet en paus efter de dåliga nyheterna Algot Bagge gav men skulle komma att väckas till liv igen ett decennium senare.

7.2 Nya tag

De väntade vändningarna efter Stalins död uteblev alltså och fortfarande på 1960-talet ställde man sig frågande till Sovjetunionens brist på intresse för kontot.

> At the moment the U.S.S.R. will not take any interest in the money deposited with Baring's because it is clear that if they wish to claim possession of it they must also make themselves responsible for the Russian debts and this, at the moment, they are not willing to do.[525]

Tony Grovers på Lloyd's analys beträffande Sovjetunionens ovilja att erkänna kontot var inte ny. Ända sedan tidigt 1920-tal hade Sovjetunionen vägrat erkänna de skulder som tsarregimen hade haft till diverse länder, däribland Storbritannien. Det blir här alltså tydligt att denna ovilja fortfarande levde kvar under Chrusjtjovs regim och knappast avvecklades efter det heller. I Storbritannien tog det konservativa partiets 13 år långa period vid makten slut 1964 och *Labour*-partiet med Harold Wilson som premiärminister tog vid. Wilson hade som mål att förbättra relationerna med Sovjetunionen. Utomeuropeiska konflikter försvårade ändå försöken att komma varandra närmare och den brittiska handeln med Sovjetunionen minskade mot slutet av 1960-talet för att hållas låg under 1970- och 1980-talet.[526]

Herbert Andersson påvisade i en promemoria svårigheterna i att hitta någon som kunde lägga fram det lagförslag som utarbetats under 1950-talets första hälft, och vars syfte var att tvinga banken att öppna kontot.[527] FÅA hade un-

---

[523] Brev från Algot Bagge till Herbert Andersson, 11.5.1956, A 5 62, A, SHIÅA.

[524] Brev från Herbert Andersson till Algot Bagge, 17.5.1956, A 5 62, A, SHIÅA.

[525] Brev från Tony Grover på Lloyd's Register of Shipping till Birger Krogius, 5.7.1963, A 5 62, A, SHIÅA.

[526] Keeble, s. 267–296.

[527] Brief summary of facts and events relating to certain claims from the first world-war by

der 1950-talet en positiv attityd beträffande utvecklingen av ärendet efter möten med Bentleys, Stokes and Lowless. Förhoppningen hade varit att de brittiska ministerierna skulle visa sitt stöd för lagförslaget, då en del brittiska tjänstemän uttryckt sin förståelse för de finska redarnas situation och deras moraliska rätt till pengarna. Detta hade dock inte skett.

Då Charles Hambro, ägare av Hambros Bank i London, fick höra om ärendet visade han intresse för att föra ärendet vidare. Krogius och Andersson ansåg att ett nytt försök kunde göras i hopp om att Hambros Bank med dess juridiska expertis kunde hitta nya kryphål, även om förhoppningarna inte var höga. Herbert Andersson kontaktade Georg Gripenberg som förde inledande diskussioner med Hambros Bank om de fortsatta försöken.

7.2.1 Gripenberg och den finländska legationen

Georg Achates Gripenberg hade fungerat som Finlands ambassadör i London 1933–1941 för att därefter inneha samma post i Vatikanen 1942–1943 och i Stockholm 1943–1956. Han skrev efter sin aktiva karriär sina memoarer om de upplevelser han varit med om under åren som ambassadör. Han hade inlett sin diplomatiska karriär på Finlands utrikesministerium 1918. Efter att ha gått i pension som Finlands representant i Förenta nationerna, fortsatte han bland annat med att hjälpa de finska redarna i deras strävanden efter ersättning. Han kopplades i december 1964 in på ärendet och blev tilldelad dokument rörande ärendets utveckling.

Birger Krogius beskrev i juni 1965 ärendets tillvaro för Malcolm Hey på agentfirman Charles Gee & Co.:

> We have, as you know, for years considered the matter as definitely closed, but are still nourishing a very small hope that something, after all, could be achieved.[528]

Brevet håller i övrigt en förtrolig ton och Birger verkade känna Malcolm Hey väl, vilket ger Birgers uttalande desto större trovärdighet. I en stor del av den korrespondens han förde under 1950- och 1960-talet, uttryckte han en större tro på möjligheten att komma åt ersättningen. Det är möjligt att detta brev ger en rättvisare bild av hur Birger egentligen såg på ärendets potential. Officiellt var han tvungen att uttrycka en positiv syn beträffande chanserna medan han i ett brev till en god vän kunde yttra sina farhågor för att FÅA riskerade bli utan ersättning och upprättelse.

Messrs Finska Ångfartygs Aktiebolaget of Helsinki/Helsingfors, and other shipowners, 8.12.1964, A 5 62, A, SHIÅA.

[528] Brev från Birger Krogius till Malcolm Hey, 23.6.1965, A 5 62, A, SHIÅA.

Ett litet hopp levde fortfarande kvar för att kunna åstadkomma framsteg, ett hopp som 1965 stavades Georg Achates Gripenberg. Birger Krogius informerade Hey om att Gripenberg vidtalats för att genom sina goda kontakter i London höra sig för om möjligheterna för en fortsatt aktion. Några höga förhoppningar hade varken Krogius eller Gripenberg och Krogius konstaterade att ”[n]either I nor Ambassador Gripenberg are optimistic”.[529] Gripenberg var dock villig att, på rederiets nota resa till London i juli för att träffa personer på höga positioner med eventuell påverkningsmöjlighet. Bland de som skulle kontaktas fanns representanter för varvsorganisationen Shipbuilders' Association, eftersom FÅA var intresserade av att investera de eventuellt erhållna pengarna i ett nybygge på ett brittiskt varv. Den här typen av förslag hade yttrats redan tidigare utan framgång.

Tanken var att detta förslag till nybygge skulle fungera som morot för de brittiska myndigheterna eftersom Storbritannien befann sig i en djup varvskris. Den finländska varvsindustrin upplevde däremot en blomstringsperiod sedan krigsskadeståndet gett en storskalig orderstock. I slutet av 1940- och början av 1950-talet beställde FÅA flertalet fartyg från finska varv för att i mitten av 1950-talet göra flera beställningar från utlandet, då i huvudsak motorfartyg. Från och med 1957 beställdes alla FÅA:s nybyggen från finländska varv och därmed kan det anses speciellt att FÅA erbjöd sig investera ersättningen i brittiskt varv som tack för samarbetet.[530]

Vid ett samtal med G. A. Gripenberg år 1966 frågade sig Sir John Rodgers[531] allra först varför inte de finska redarna hade kontaktat den sovjetiska regeringen direkt, istället för att försöka nå framsteg genom att kontakta enskilda parlamentsledamöter i Storbritannien. Han menade att Finland vid tillfället torde ha haft tillräckligt goda relationer med Sovjetunionen för att där ha bättre chanser till en positiv utgång. Vid tillfället var dock inte den finska statsledningen inblandad i försöken och tröskeln för att blanda in den var troligtvis rätt hög.

Diskussionen i övrigt kretsade kring huruvida det fanns en möjlighet att i brittiska parlamentet stifta en lag som tvingade banken att släppa de pengar som fanns på det av Tsarryssland grundade kontot. Sir John hävdade att möjligheten till att ärendet ens skulle tas till större diskussion var liten, och han visade enligt Gripenberg inte så stor vilja att föra ärendet vidare. Däremot hävdade han flera gånger att redarna med den finska regeringens hjälp skulle ha större chanser. Gripenberg hävdade å sin sida flera gånger att de möjligheterna var

---

[529] Brev från Birger Krogius till Malcolm Hey, 23.6.1965, A 5 62, A, SHIÅA.

[530] Pietikäinen & Sjöström, s. 102–151.

[531] Brittisk konservativ politiker, parlamentsledamot och vid tillfället ordförande för den nybildade *British-Finnish Parliamentary Group*.

relativt små då sovjetregeringen tidigare klart och tydligt slagit fast att de inte skulle befatta sig med detta.[532]

Under sin vistelse i London träffade Gripenberg även representanter för Hambros Bank[533] i London, bland dem Charles Hambro själv. Bland de samlade fanns även bankens juridiska expert C. A. Surtees och Michael B. Sayers, expert på underhuset. Den senare slog ganska snart efter mötets öppnande fast att Sir Johns uttalande inte stämde och att det fanns goda chanser för att få igenom ett lagförslag av den typen som kunde tvinga Baring Bros. att släppa pengarna. Det viktigaste var ändå att se till att inget av ministerierna motsatte sig lagförslaget eftersom det då skulle falla. Experterna föreslog ett möte med det brittiska finansministeriet för att undersöka hur de förhöll sig till ärendet. *Treasury* hade tidigare gett ett tvärt nej då ärendet senast utretts och sagt att ministeriet inte var intresserade av att gräva mer i detta ärende. Experterna på Hambros Bank menade att skeppsredarnas dåvarande representanter, Bentleys, Stokes and Lowless troligtvis varit i kontakt med fel tjänsteman, och sade sig vara villiga att göra ett nytt försök.[534]

Gripenbergs promemoria presenterade både en negativ och en positiv inställning till ärendets chanser. Den brittiska parlamentsledamoten Sir John Rodgers såg få möjligheter för de finska redarna att få sin ersättning genom lagförslaget. Hambros Banks experter såg däremot inga problem i ett sådant förfarande, så länge de brittiska ministerierna var vidtalade och överens om behovet av lagstiftningen.[535] Gripenberg skrev kort därefter ett personligt brev till Krogius där han lyfte upp de positiva nyheterna han fått vid sitt möte med Hambros Bank, och menade att det fanns ”all anledning [att] känna tillfredställelse över situationen”.[536] Vidare meddelade Gripenberg att redarna inte skulle få någon faktura från Hambros Bank förrän *Treasury* gett sitt godkännande till den föreslagna aktionen och det egentliga arbetet skulle inledas. Detta gick i linje med Birger Krogius mål att hålla kostnaderna förhållandevis låga.

Birger Krogius gav i början av juli 1966 prov på sin vilja att få upprättelse för sin fars kamp om ersättning, då han i ett brev till Rolf Dellborg, direktör på Hambros Bank, bifogade en promemoria över ersättningsprocessen. Promemorian var författad av Lars Krogius och innehöll en klarläggning över den

---

[532] PM författat av G. A. Gripenberg utgående från ett antal diskussioner mellan bland annat Gripenberg och Sir John Rodgers den 16 juni 1966, A 5 62, A, SHIÅA.

[533] Hambros Bank grundades 1839 av dansken Carl Joachim Hambro i London och var specialister på anglo-skandinaviska affärer till dess den såldes 1998.

[534] PM författat av G. A. Gripenberg utgående från ett antal diskussioner mellan bland annat Gripenberg och Sir John Rodgers den 16 juni 1966, A 5 62, A, SHIÅA.

[535] PM författat av G. A. Gripenberg utgående från ett antal diskussioner mellan bland annat Gripenberg och Sir John Rodgers den 16 juni 1966, A 5 62, A, SHIÅA.

[536] Brev från G. A. Gripenberg till Birger Krogius, 24.6.1966, A 5 62, A, SHIÅA.

speciella ställning som storfurstendömet haft i förhållande till kejsardömet. Birger Krogius ville med skriften lyfta fram hela ärendets problematik som måhända inte var känd för Mr. Surtees, bankens juridiska expert. Birger skrev att ”[e]nligt min uppfattning ger min faders korta skrift god och klar bild av förhållandena för de icke i saken initierade”.[537]

Genom att Birger Krogius vidarebefordrade promemorior och texter skrivna av hans far blir fredskrisanalysens tredje fas, Lars Krogius påverkan efter sin död, mer påtaglig. Han uttryckte samtidigt sin syn på ärendets fortsatta möjligheter i ett brev till Charles Hambro. Han tackade banken för att den ställt sitt kunnande till de finska redarnas förfogande och för att de trott på ärendet. Eftersom han hade ett stort personligt intresse för den moraliska rättvisan konstaterade han att ”[s]hould, however, this action fail, we regretfully have to bury a just cause forever”.[538] Han menade alltså att han hade bestämt sig för att detta försök skulle bli det sista. Han sade sig be för att arbetet skulle leda till ett positivt resultat men att han hade bestämt sig för att avsluta processen om så inte skedde.

Det är rimligt att påstå att ärendets behandling redan gick på övertid, och att försöken knappast hade fortsatt efter andra världskriget om inte Birger Krogius hade haft så starka personliga kopplingar till ärendet. Slutligen kommer väggen emot även för den mest ihärdige. Det var troligtvis med en känsla av vemod som Birger Krogius i juli 1966 konstaterade att en rättvis kamp skulle begravas för all framtid om arbetet med lagförslaget misslyckades.

7.2.2 När alternativen tar slut

Förhandlingarna mellan Hambros Bank och det brittiska finansministeriet hade i maj 1967 lett till att Charles Hambro konstaterade att ”this whole thing is a ’dead duck’”.[539] Vad hade fått Hambro att konstatera att hela ärendet kört in i en återvändsgränd, och att det inte var värt att vända om för att hitta en annan väg? De så positiva tongångarna i juni året innan hade under ett knappt år blivit allt mer negativa.

Efter att Hambros Bank tagit kontakt med finansministeriet fick de ett första, inledande svar som hänvisade till de tidigare tillfällen då ministeriet blivit kontaktat i ärendet. Bentleys, Stokes and Lowless hade gjort ett första försök 1953 varefter FÅA på eget bevåg kontaktat ministeriet 1961 för att få samma svar som åtta år tidigare. FÅA-direktören E. O. Soravuo[540] hade 1961 kontaktat

---

[537] Brev från Birger Krogius till Rolf Dellborg, 5.7.1966, A 5 62, A, SHIÅA.

[538] Brev från Birger Krogius till Charles Hambro, 1.7.1966, A 5 62, A, SHIÅA.

[539] Brev från Charles Hambro till Birger Krogius, 15.5.1967, A 5 62, A, SHIÅA.

[540] Ernst Ossian Soravuo (1904–1994) arbetade enligt FÅA-historiken 1958 inom högsta ledningen tillsammans med Birger Krogius. Soravuo var ändå i första hand diplomat och hade

finansministern[541] som i sitt svar förklarade varför de finländska redarna inte kunde få sin ersättning. I svaret sticker en mening ut som skiljer sig från de tidigare svaren. Finansministern skrev nämligen att ”[w]e have tried unsuccessfully for many years to persuade the Soviet Government to meet these claims”.[542]

Den brittiska regeringen sade sig alltså ha kontaktat den sovjetiska i hopp om intresse för bankkontot. Det är troligt att den brittiska regeringen efter Stalins död gjorde nya försök att reda ut de skulder som Tsarryssland hade till Storbritannien, och som Sovjetunionen dittills inte velat beblanda sig med. Det ter sig därmed troligt att den brittiska staten inte haft de finska redarnas intressen i åtanke då de kontaktat Sovjetunionen, utan sina egna. Det oaktat hade den nya sovjetregimen efter Stalins död valt att fortsätta samma hållning till tsarregimens skulder som tidigare.

Det spända läget i Europa gjorde att Storbritannien ändå inte ville röra kontot med risk för att reta upp Sovjetunionen. Den brittiska regeringen ville inte öppna bankkontot genom lagstiftning eftersom detta skulle medföra att de påstådda 60 000 övriga fordringsägarna till bankkontot skulle ha ett prejudikat att falla tillbaka på i sina strävanden. Birger Krogius var i sitt svar till Charles Hambro beredd att ge upp sin kamp om ersättning.

> Reluctantly I think I will have to fall in with your views that the whole thing, after having received the Treasury's opinion, is more or less a dead duck, at least for the time being.[543]

Birger Krogius gav 1967 Charles Hambro rätt så klara besked angående sin inställning till fortsatta försök. Han hade vid det här skedet insett att möjligheterna till att få eventuell ersättning var näst intill obefintliga, och skickade i augusti en check till Hambro som avslutning på det arbete Hambros Bank hade lagt ner. Han avslutade brevet med orden ”[t]hanking you once again for your very kind assistance and help in this matter, which, unfortunately, was unsuccessful, […]”.[544]

Det vore rimligt att anta att ärendet i och med dessa brev var slutbehandlat för FÅA:s och Birger Krogius räkning. Att Birger Krogius såg ärendet som avslutat i och med denna brevkorrespondens stärks även av den intervju han gav några år senare till Finlands största dagstidning, *Helsingin Sanomat*.

---

innan detta varit Finlands ambassadör i flera länder, bl.a. i Buenos Aires 1947–1952 och London 1952–1955.

[541] Chefen för det brittiska finansministeriet, *HM Treasury* benämns *Chancellor of the Exchequer*, och var vid tidpunkten för E. O. Soravuos närmande Selwyn Lloyd.

[542] Brev från J. A. Annand på *HM Treasury* till advokatbyrån Norton Rose, 17.8.1966, i brevet citerar Annand finansministerns svar till Soravuo 1961, A 5 62, A, SHIÅA.

[543] Brev från Birger Krogius till Charles Hambro, 3.6.1967, A 5 62, A, SHIÅA.

[544] Brev från Birger Krogius till Charles Hambro, 16.8.1967, A 5 62, A, SHIÅA.

> 'Asia lienee nyt lopullisesti haudattu,' kauppaneuvos Krogius toteaa. 'Näyttää mahdottomalta enää saada näitä korvauksia. Toisaalta on myös punnan arvon lasku aiheuttanut, että korvausvaade on menettänyt osan merkitystään.'[545]

Helsingin Sanomats reporter Kirsti Toppari skrev i maj 1970 en artikel om de finska redarnas ersättningstvist, som beskrev processens huvudlinjer från första världskriget till och med Birger Krogius försök att få ersättning och upprättelse. I citatet ovan beskrev Birger Krogius själv en slags uppgivenhet över chanserna till ersättning. Utan övriga källor kunde man tänka sig att den långvariga process som jag har studerat i den här avhandlingen fick sitt slut i och med uttalandet i artikeln. Även om källmaterialet vittnar om att fortsatta försök gjordes även efter detta, går det att läsa mellan raderna att Birger Krogius i princip gett upp kampen om moralisk rättvisa för sitt förpliktande arv. Artikeln ger en känsla av att musten gått ur honom då han konstaterade att det verkade omöjligt att få ersättningarna. Då han dessutom i samma andetag försvarade en nedläggning med att den fordrade summan inte skulle vara värd så mycket längre, kan man nästan se honom lägga hela processen bakom sig.[546]

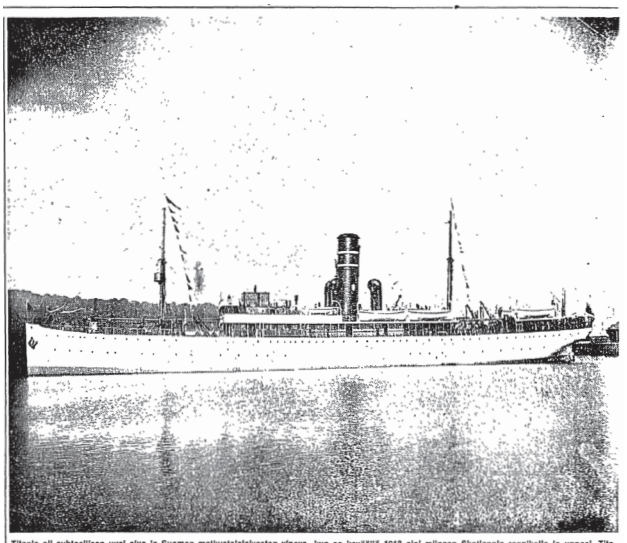
Birger Krogius hade kämpat för att bringa rättvisa i den process som hans far startade och jobbade hårt för. Ingen kan påstå att Birger inte skulle ha gjort allt som stod i hans makt för att vända på varje sten i hopp om ersättning och upprättelse. Det går däremot att hävda att han kunde ha gett upp tidigare, eller till och med låtit bli att ta upp ärendet efter andra världskriget. Det förefaller ändå som om kampen bedrevs som ett led i den tredje fasen, det förpliktande arvet, som inleddes 1935 i och med Lars Krogius död. Själv uttalade sig Birger några gånger i negativa tongångar gällande processens möjligheter, men aldrig så att felet skulle ligga hos FÅA utan hos den brittiska regeringen. De finländska redarnas moraliska rätt var en ledstjärna i Birgers kamp. Det verkar nämligen som om kampen om pengar för länge sedan hade förvandlats till en kamp för rättvisa.

Efter att Birger Krogius i maj 1970 hade uttalat sig i landets största dagstidning, att ärendet verkade vara begravet för alltid, kom hans hopp på nytt att tändas ett drygt halvår senare då han kontaktades av Charles Hambro. Det fanns tecken som pekade på att den brittiska regeringen hade ändrat åsikt beträffande frågan och Birger Krogius var inte sen att haka på.

---

[545] Helsingin Sanomat, 31.5.1970. "'Saken verkar nu slutligt begravd', konstaterar kommerseråd Krogius. 'Det verkar omöjligt att någonsin få dessa ersättningar. Å andra sidan har sänkningen av pundets värde resulterat i att kravet på ersättning till viss mån förlorat sin betydelse.'" Översättning R.L.

[546] Den fordrade summan 456 156 pund motsvarade 1952, då Birger Krogius kamp tog vid knappt 300 miljoner mark som 2020 skulle motsvara knappt 10 miljoner euro. 1970, då Birger gav intervjun i *Helsingin Sanomat*, motsvarade den begärda summan 4,5 miljoner mark vilket 2020 skulle motsvara 6,6 miljoner euro.



Titania oli suhteellisen uusi alus ja Suomen matkustajalaivaston ylpeys, kun se keväällä 1918 ajoi miinaan Skotlannin rannikolla ja upposi. Titanian tuhoutuminen korvattiin omistajalle, mutta Suomella olisi vielä saamista laivatuhoista 456.000 puntaa (lähes 9 miljoonaa mk).

Venäjän vallankumous esti laivamiljoonien maksamisen

Englannin ja Suomen kiista rauennut

Puoli vuosisataa vircillä ollut miljoonien markkojen korvauskiista Suomen ja Englannin kesken ensimmäisessä maailmansodassa käytetyistä laivoista näyttää nyt rauenneen.

Ensimmäisen maailmansodan loppuvuosista asti ovat suomalaiset laivanvarustajat odottaneet maksamattomia rahteja sekä korvauksia eräistä laivoista, jotka Englannin merivoimat otti käyttöönsä sota-aikana ja jotka tuhoutuivat sotatoimissa.

Korvauksista oli sovittu ja ratihatkin olivat valmiina odottamassa pankissa Lontoossa. Venäjältä, Englannin liittolaiselta, piti vielä saada muodollinen maksumääräys, mutta lokakuun vallankumous tuli väliin. Niinpä Suomelle tarkoitetut 456.000 puntaa ovat edelleen jäädytettyinä pankkitilli lään.

Kova kohtalo

Suurin osa korvauksista, 247.000 puntaa oli määrätty Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiölle. Heti ensimmäisen maailmansodan puhjettua joutuivat monet yhtiön laivoista, jotka saattuivat olemaan Itämeren tuolla puolen, rahdatuksi Venäjän tai Englannin laskuun.

Vaara vesillä oli erittäin suuri ja näillä laivoilla oli todella huono onni: alkuaan yhdeksästä päsi vain yksi sinoa, rahtilaiva Leda sodan jälkeen palaamaan Englannista.

Venäjän kanssa oli sodan alkuvuosina tehty yksityisoikeudellisia rahtaussopimuksia, joiden mukaan suomalaisille laivoille zattuvista sotavahingoista piti maksettaman tavanmukaiset korvaukset. Alukai niin menetettiinkin.

Tilanne muuttui, kun Venäjä ja Englanti loukokuussa 1916 tekivät keskinäisten sopimuksen, joka koski venäläisten laivojen sotatarvikekuljetuksia Englannin satamista koisarikuntaan. Sen mukaan oli Venäjän valtion suoritettava näistä kuljetuksista maksu erikoistilille Lontoosen Baring Brothers & Co Ltd:n pankkiin. Laivanvarustajat saisivat postaa tältä tililtä korvauksensa niin pian kuin asianomainen venäläinen viranto oli antanut siitä määräykseen.

Sopimus lähellä

Tämä sopimus ei muodollisesti koskenut lainkaan Suomen laivoja, mutta Englanti ryhtyi soveltamaan sitä myös niihin. Keväästä 1916 alkaen otti Englannin merivoimat hallussaa saariva tkaukaan saapuneet suomalaiset alukset ilman että suomalaisten laivanvarustajien kanssa oli käyty mitään neuvotteluja. Suomi ei ollut edes tietoinen Englannin ja Venäjän välisestä sopimuksesta.

Korvauskysymys otettiin jo sodan laikana esille. Suomalaisten laivanvarustajien edustajana oli neuvotteluissa mukana SHO:n toimitusjohtaja Lars Krogius. Summista sovittiin ja asia näytti olevan järjestyksessä. Mutta pankin vielä oAottaessa Venäjän vahvistusta puhkesi maaseq lokakuun vallankumous. Venäjän uusi hallitus ei enää suostunut tätä vahvistusta antamaan.

Suomen itsenäisyyden aikana tapahtuneista laivojen pakko-otoista Englanti kyllä suostui vastaamaan. Niinpä SHO sodan päätyttyä sai vuokrasaataviaan erinäisistä laivoista sekä korvaukset Pallaksesta, Siriuksesta ja Titaniasta, jotka kaikki olivat tuhoutuneet.

Titania oli matkustajalaiva ja Suomen ylpeys, vasta muutamia vuosia ennen sotaa valmistunut. Alukseen mahtui 749 matkustajaa. Se oli ajanut miinaan ja uponnut keväällä 1918 lähellä Skotlannin rannikkoa. Kaikki matkustajat olivat pelastuneet.

Kiista oikeuteen

Ainakin kahdesta aluksesta, Atgolista ja Hesperuksesta, olivat korvaukset edelleen saamatta, samoin eräät alkaisemmat vuokrarät. Näistä asiatvista alkoi pitkällinen tapahtumaketju.

Vaikka asiakirjat osoittavat, että venäläinen virasto jo oli tehnyt asiasta päätöksen, ei tämä muodollinen maksumäärys koskaan ehtinyt perille Baring Brothers-pankkiin.

Suomalaiset laivanvarustajat vetosivat jo 1920-luvulla englantilaiseen erikeistuomioistuimeen, mutta se hylkäsi korvausvaatimuksen. Seuraavalla vuosikymmenellä Suomen hallitus otti asian omakseen ja kääntyi Kansainliiton puoleen. Sieltä myönnettiin Suomen vaatimukset oikeutetuksi, mutta Kansainliitto ei kuitenkaan katsonut olevansa oikea elin asina käsittelemään.

Jäljeen vedottiin englantilaisiin oikeusistuimiin, mutta turhaan. Suomalaiset laivanvarustajat joutuivat maksamaan oikeudenkäyntikuluina summan, jolla silhen aikaan olisi voinut ostaa keskikokoisen laivan.

Lopullinen hautaus?

Toinen maailmansota keskeytti korvaushankkeen ajamisen, mutta sodan jälkeen Suomi palasi asiaan. Nyt käännyttiin Englannin hallituksen puoleen ja pyydettiin, että se jättäisi parlamentille esityksen korvausmaksuista. Pyyntö jäi tuloksettomaksi.

Viimeksi otti SHO:n silloinen toimitusjohtaja, kauppaneuvos Birger Krogius vuonna 1917 asinomaisen ministeriön kautta epävirallisesti yhteyttä Englantiin.

"Asia lienee nyt lopullisesti hautattu," kauppaneuvos Krogius totesa. "Näyttää mahdottomalta enää saada näitä korvauksia. Toisaalta on myös punnan arvon laskku alheuttanut, että korvausvaade on menettänyt osan merkityksään."

Algol ja Hesperus, korvaamatta jäänet höyryalukset olivat modernmat teräsrunkoisia rahtilaivoja. Eglannissa vuosina 1902—03 rakennettuja ja yli 2.200 bruttorekisteritonnin vetoisia. Hesperus oli vahvistettu jäissä kulkemista varten. Kumpaakin oli käytetty Välimeren liikenteessä.

Hesperuksen upottivat saksalaiset Bretagnen edustalla huhtikuussa 1917. Algol torpedoittiin Nordkapin vesillä saman vuoden kesäkuussa.

KIRSTI TOPPARI

Bild 9 *Artikel i* Helsingin Sanomat*, 31.5.1970.*

I hasten to acknowledge receipt of your letter of January 5th, from which I gather that your Government has decided to re-examine the whole question of the Czarist debts. These news are certainly most interesting. This step taken may at least be the first ray of hope we have seen during the last five decades, during which time this for us so tragic matter has been disputed.[547]

[547] Brev från Birger Krogius till Charles Hambro, 12.1.1971, A 5 62, A, SHIÅA.

Denna förändrade kurs ledde till att FÅA kontaktade finska utrikesministeriet för att be den finska ambassadören vara i kontakt med det brittiska utrikesministeriet.[548] Charles Hambro föreslog att den finska ambassaden skulle sköta kontakten med den brittiska regeringen.[549]

Finlands ambassadör i London, Otso Wartiovaara, träffade i februari 1971 representanter för Hambros Bank för att diskutera ärendet. Det konstaterades att de finska redarnas fordring knappast ensam skulle ha möjlighet till genombrott, men att den finska legationen skulle vara uppmärksamma på en eventuell vändning i den riktning där Storbritannien och Sovjetunionen börja diskutera gamla skulder. I ett sådant scenario skulle den finska legationen hålla redarnas fordran framme och se till att den också skulle beaktas.[550]

Denna nyhet gav nya förhoppningar hos Birger Krogius, som vid det här laget hade avgått som verkställande direktör för FÅA och således agerade av eget intresse och på grund av sina redan goda kunskaper och kontakter i ämnet. Samma dag han svarade Charles Hambro skickade han iväg ett brev till Gripenberg för att informera honom om de goda nyheterna. Det var av allt att döma den brittiska regeringen som på eget bevåg öppnat diskussionen om tsarregimens skulder och vad som kunde göras åt dessa. Birger Krogius skrev till Gripenberg att ”[m]an får ju icke vara överoptimistisk att detta skulle leda till något positivt resultat, men onekligen föreligger dock en möjlighet att vår fråga kan föras framåt”.[551] Dessa förhandlingar som Krogius hoppades skulle kunna leda deras strävan i mål ledde däremot inte till några genombrott.

I ett, tillsynes, sista försök att komma åt pengarna som fanns på bankkontot skrev FÅA:s verkställande direktör Lars Langenskiöld i april 1974 ett brev till sovjetiska handelsrepresentanten i Helsingfors, P. V. Mihejev. I brevet uttryckte han en önskan om hjälp av den sovjetiska regeringen för att komma åt pengarna. ”Thus, should the payment order be found, we trust that the money would be released to the Finnish Owners.”[552] skrev Langenskiöld i en förhoppning om att den sovjetiska regeringen skulle hitta den betalningsorder som aldrig skickades till banken, och som legat som hinder för utbetalning av pengarna.

Att Lars Langenskiöld fortsatte försöken att nå pengarna kan anses något förvirrande. Jag har hittills argumenterat för att den här processen levde vidare på grund av Birger Krogius starka familjära kopplingar till den långa processen,

---

[548] Brev från Birger Krogius till ministeriet för utrikesärendena, 14.1.1971, A 5 62, A, SHIÅA.

[549] Brev från Charles Hambro till Birger Krogius, 5.1.1971, A 5 62, A, SHIÅA.

[550] Promemoria över diskussion mellan Finlands ambassadör och Hambros Banks representanter, 25.2.1971, A 5 62, A, SHIÅA.

[551] Brev från Birger Krogius till G. A. Gripenberg, 12.1.1971, A 5 62, A, SHIÅA.

[552] Brev från Lars Langenskiöld till den sovjetiska handelsrepresentanten P. V. Mihejev, 22.4.1974, Hc:6, FÅA, SHIÅA.

och även om Langenskiöld länge hade arbetat på rederiet hade han knappast samma personliga intresse av upprättelse som Birger Krogius. Däremot kan man anta att någon hade uppmanat Langenskiöld att via den sovjetiska ambassaden göra ett sista försök, att det inte skulle kosta något att kontakta denna Mihejev.

Under efterkrigstiden hade flertalet försök gjorts för att ge svar på en fråga som uppstått. Flertalet gånger yttrades åsikten om att ärendet skulle läggas ned om inte den då ifrågavarande aktionen lyckades och lika många gånger tog man upp ärendet igen till behandling då möjlighet gavs. Birger Krogius hade som bekant uttalat sig i pressen några år tidigare om ärendets sannolika död för att året därpå göra ännu ett försök. Det är troligtvis så vi får se på detta brev också, ett nytt försök att undersöka en ny möjlig ingång i ärendet. Det som dock skiljer detta brev från alla de andra liknande breven är att det är det sista i sitt slag som finns bevarat i FÅA:s arkiv. Något svar på brevet finns inte bevarat och således är det svårt att veta hur brevet togs emot av Mihejev. Avsaknaden av fortsatt korrespondens gällande ärendet vittnar om att försöken att nå ersättning dog ut i och med detta brev.

7.3 Sammanfattning

Envishet är en dygd, åtminstone om man skulle fråga Birger Krogius och de juridiska ombud som arbetade för FÅA:s strävan att nå pengarna på bankkontot. Även om ärendet efter andra världskriget inte medförde stora kostnader lades ändå mycket tid på att få ärendet styrt i den önskade riktningen. Att ärendet tagit många stötar under resans gång är en underdrift. Samtidigt som FÅA och Hambros Bank aktivt arbetade för en lösning verkade inte ärendet innehållsmässigt avancera. Det gjordes ett antal försök att mellan 1950-talets början och 1967 kontakta *Treasury*, det brittiska finansministeriet, med hopp om att de kanske ändrat syn sedan senast. Varje gång fick FÅA samma svar och varje gång var tongångarna uppgivna. Men varje gång tog man nya tag och försökte på nytt. På den fronten utgjorde det utlåtande *Treasury* gav 1967, och som av Charles Hambro benämndes ”a dead duck” ändå inget undantag.

Det verkar som om det fanns relativt stora skillnader i hur man såg på saken i å ena sidan regeringskretsar och å andra sidan i juridiska expertkretsar, åtminstone de som arbetade för FÅA. Oviljan från finansministeriet att tillmötesgå önskemålen om lagförslaget hade mer med politik att göra än med praktisk lagstiftning. Det man kan utläsa ur korrespondensen är en tydlig ovilja från brittisk sida att blanda sig i ärenden som kunde förvärra de diplomatiska relationerna till Sovjetunionen. Ministeriet sade sig ha försökt få Sovjetunionen intresserat av ärendet men att inga tecken på intresse visats från det hållet. I svaren hänvisade *Treasury* till det stora antalet fordringsägare som efter första världskriget

vänt sig till *Board of Trade* med fordringar på Tsarryssland. Detta stora antal fordringar gjorde att ministeriet inte ville skapa ett prejudikat där ett godkännande av de finska redarnas fordring skulle väcka de övriga ca 60 000 fordringsägarna. Det skulle inte vara möjligt att tillgodose allas önskemål eftersom kontots innehåll var såpass litet att pengarna inte skulle räcka till.

Det brittiska finansministeriets passiva roll går således att förstå på flera plan. Å andra sidan påstods det finnas goda chanser att genom lagstiftning se till att de finska redarna fick sina pengar utan att ett prejudikat skapades, vilket vittnar om att orsaken till det passiva agerandet främst låg i politisk ovilja.

Det känslolandskap som Birger Krogius befann sig i karaktäriserades av en vilja att avsluta faderns mångåriga stötesten. Han drev ersättningsfrågan under drygt tjugo års tid med hopp om att skipa rättvisa och upprättelse för den kamp hans far fört under en nästan lika lång tid. Under processens gång lyfte Krogius flera gånger upp rättviseaspekten som den avgörande, samtidigt som flera britters erkännanden av redarnas moraliska rättvisa uppmuntrade redaren till fortsatta försök i hopp om en slutlig positiv utgång. Försöken hade knappast blivit så många om det inte varit för den politiska aspekten, där förhoppningarna om förändrade relationer mellan Storbritannien och Sovjetunionen bidrog till nya försök.

Birger Krogius lyfte några gånger upp sin fars insatser i ersättningsprocessen och bifogade promemorior skrivna av fadern. Banden till den avlidna fadern via ersättningsprocessen är tydliga och huvudorsaken till att Birger Krogius ännu i början av 1970-talet, mer än femtio år efter att ersättningsprocessen startade, försökte vinna denna kamp. Birger använde sig ändå inte av sin fars kamp som ett ledande argument utan den moraliska rättvisan är starkast närvarande i argumentationen under tiden efter andra världskriget. Genom att läsa mellan raderna kan jag ändå konstatera att Birgers krav på rättvisa handlade om upprättelse för Lars arbete. Den känsla av orättvisa som Lars Krogius kände då det gällde den uteblivna ersättningen fanns kvar i form av ett förpliktande arv.

Vid tiden för Lars kamp var Birger Krogius ännu inte medlem i FÅA:s förvaltningsråd men skulle komma att bli det 1937 då rättegången mot Baring Bros. inleddes. Lars bror Ernst var däremot medlem av förvaltningsrådet från ersättningsprocessens början och kom att ta en aktiv roll då Lars avled. De personliga kopplingar till Lars Krogius som fanns inom bolaget bidrog till en utveckling av ärendet i annan och mer personlig riktning än vad ett strikt affärsekonomiskt tänkande gjorde motiverat. Hurdan riktning ärendet hade tagit om det endast hade haft ekonomiska eller juridiska förtecken är svårt att svara på, men jag hävdar att processen inte hade fortsatt efter andra världskriget utan de personliga kopplingarna till Lars Krogius. Således fungerar ramverket med de tre faserna som jag byggt upp som förklaringsmodell då det gäller de drivkrafter som låg bakom den långa ersättningsprocessen. Något som vidare talar för

den personliga kopplingens betydelse framom de ekonomiska vinningarna är att summans köpkraft hade minskat under årens gång, och att FÅA 1960 inte längre hade kunnat bekosta ens ett helt fartyg med den begärda ersättningen. Således förlorade de ekonomiska drivkrafterna i ännu större utsträckning sin betydelse efter andra världskriget.

7.3.1 ”När skall gamla skulder återbetalas?”

Rubriken förekommer i Mikael Korhonens artikel i antologin *När imperier faller*[553] och syftar på de skulder som Tsarryssland hade till ett flertal europeiska stater och privatpersoner. Dessa skulder hade varit outredda under hela Sovjetunionens existens på grund av Sovjetregimens ovilja att erkänna sig som arvtagare till det tsarryska riket. I sin artikel frågar sig Korhonen när det skulle bli Finlands tur att göra upp med de gamla skulder som privata fordringsägare ställt mot Rådsryssland i och med freden i Dorpat 1920. Korhonen lyfter upp hur Storbritannien och Sovjetunionen under 1980-talet kom överens om att reda ut de gamla skulder som i tid och otid gnagt förhållandena länderna emellan. Gorbatjov hade ansökt om finansiering av sitt reformprogram och britterna hade vägrat alla lån till Sovjetunionen tills skulderna från tsarregimen betalats tillbaka. Länderna kom då överens om att kvittera de gamla fordringarna ”mot frusen tsarrysk egendom i Storbritannien. Mycken sådan egendom fanns ännu kvar – allt från lantgods och guld till Fabergéägg och ädelstenar”.[554]

Kan det bland dessa frusna egendomar som övergick i brittisk ägo ha funnits det konto som fanns på Baring Bros.? Troligtvis inte, då en annan studie visar att Baring Bros. 1986 betalade 48 miljoner pund till Sovjetunionen. ”The £ 48 million had grown from the more than £ 3.5 million of Russian funds that Baring Brothers had held since before the seizure of power by the Bolsheviks, who refused to repay Imperial Russia's foreign debts.”[555] Herbert H. Kaplan visar att banken Baring Bros., som gick i konkurs 1995 hann föra över de medel som blivit kvar sedan tsarregimen innan Sovjetunionen kollapsade. Hade inte banken överfört dessa medel till Sovjetunionen hade de säkert övergått till Storbritannien i samband med överenskommelsen länderna emellan. Av de fyra parterna FÅA, Baring Bros., Sovjetunionen och Storbritannien är det endast den sista som idag återstår vilket gör en återupptagning av ärendet högst osannolikt.

---

[553] Korhonen (1994), s. 364.

[554] Korhonen (1994), s. 364.

[555] Herbert H. Kaplan, 'Commerce, Consumption, and Culture: Hope & Co. and Baring Brothers & Co. and Russia', s. 258–262, *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 142, no. 2, June 1998.

Mellanrubriken syftar på den mänskliga faktorn som håller minnet av gamla oförrätter vid liv under längre tid än vad som varit fallet om inte den personliga anknytningen hade funnits. Korhonen skildrar flygfältet Orly i Frankrike där en grupp ryska emigranter och deras ättlingar samlats för att ta emot Gorbatjov sommaren 1989. I sina händer hade de gamla tsartida skuldsedlar och obligationer som de önskade att Gorbatjov skulle hjälpa dem att lösa in för att slutligen få den ersättning och upprättelse de väntat på. En av emigranterna hade uttryckt en förhoppning om att äntligen få upprättelse för den förlorade egendomen och sade att det aldrig är för sent att ersätta den förlorade egendomen. Att jämföra en grupp emigranter, som 70 år tidigare flytt från Ryssland utan sin egendom, med ett stort rederi är långsökt och heller inte min intention. Emigranternas känslor fungerade däremot som drivkraft på ett liknande sätt som hos Lars och Birger Krogius. Alla ansåg de sig ha blivit utsatta för en oförrätt som de in i sista stund hoppades kunde korrigeras. Tanken om orättvisa var stark både hos emigranterna och hos Lars Krogius medan emigranternas ättlingar ville skipa rättvisa för sina föräldrars skull på samma sätt som Birger Krogius ville ro ersättningsprocessen iland för sin fars skull. På många sätt skiljer sig dessa människors kamp men i grunden kan deras kamp för och syn på rättvisa anses likna varandra.

8 SAMMANFATTANDE DISKUSSION

Oktoberrevolutionen och Sovjetunionens uppkomst påverkade Europa på många sätt, och arvet efter revolutionen levde kvar även inom Finlands största rederi under större delen av Sovjetunionens existens. Även om kampen om ersättning främst kom att föras i Storbritannien mot den brittiska regeringen var oktoberrevolutionen och bolsjevikernas ovilja att göra upp med tsarregimens skulder avgörande för problemets uppkomst och fortlevnad. På många håll i Europa hade denna ovilja lett till kyliga diplomatiska kontakter mellan Sovjetunionen och de länder som under första världskriget finansiellt stött Ryssland. Finland och Rådsryssland kvitterade sina statliga skulder medan de privata fordringsägarna blev utan den ersättning de såg sig berättigade till.

Oktoberrevolutionen och Finlands självständighet lade grunden för den ersättningsprocess som jag har studerat men var ändå inte ensamma ansvariga för att processen skulle bli så långvarig. Den viktigaste komponenten var Lars Krogius kamp för sin flottas välbefinnande under kriget. Grunden för hans fortsatt hårda kamp om ersättning och upprättelse lades då. Lars Krogius visste att han inte kunde få ersättning för att fartygen använts förrän kontrakt gjorts upp.

Några kontrakt upprättades aldrig, vilket får anses vara den näst mest avgörande komponenten eftersom fordringarna mot den brittiska regeringen inte kunnat anses giltiga om Ryssland hade skrivit under rekvisitionsavtal. De kontrakt som hade kunnat omkullkasta hela planen om erhållande av ersättning från brittiskt håll kom också i sin frånvaro att fungera som hinder för beviljande av ersättning. Utan kontrakten kunde redarna fortsätta hävda att britterna var ersättningsskyldiga eftersom de använt fartygen medan britterna i sin tur hävdade att det utan kontrakt inte gick att bevisa deras skuld.

Det verkar som om redarna fick kännedom om kontot på banken 1934 men att de inväntade NF:s dom innan de bytte strategi. I Lars Krogius fotspår som drivande part trädde nu hans bror Ernst Krogius och efterträdare Henrik Ramsay in. Inom FÅA fanns en allmän åsikt om att Lars Krogius kamp för ersättning inte fick glömmas bort och den nya strategin gav nytt hopp. Förhoppningen om en fortsatt chans till ersättning gjorde att Birger Krogius, då han övertagit direktörsposten för FÅA 1946, inledde diskussioner om vilka möjligheter det fanns att i brittiska parlamentet rösta för en lag som tvingade banken att öppna kontot. Frånsett behandlingen i NF hade ärendets behandling före andra världskriget mest handlat om juridik för att efter andra världskriget främst handla om politik och diplomati.

Sovjetunionen ville inte erkänna sin rätt till kontot eftersom de därmed hade erkänt sig som arvtagare till tsarregimen och därmed som arvtagare till en stor mängd skulder till bland andra Storbritannien. Hade inte kalla kriget varit som kallast just då dessa försök gjordes hade Storbritannien möjligtvis vågat utmana ödet och öppnat kontot. Det skulle däremot dröja till 1980-talet innan Storbritannien och Sovjetunionen kom överens om att kvittera de gamla skulderna och Baring Bros. betalade tillbaka en stor summa till Sovjetunionen. Vid det laget hade FÅA avslutat sina försök om ersättning efter att ännu i mitten av 1970-talet ha försökt få Sovjetunionen att hjälpa dem.

Jag har i den här avhandlingen beskrivit de försök som en grupp finska redare gjorde för att få ersättning för under första världskriget förlorade fartyg. Syftet med avhandlingen har varit att studera ett inslag av fredskrisen som drabbade FÅA efter första världskriget. Genom att utveckla tre faser som tolkningsram har jag analyserat de argument och drivkrafter som låg bakom den fortsatta kampen om ersättning. En av mina frågor gällde på vilket sätt drivkrafterna inom FÅA förändrades under den tidsperiod som undersöks. Jag har besvarat denna fråga genom de tre faserna som jag redogör för längre ned.

Den andra frågan gällde det handlingsutrymme redarna för Finlands största rederi hade under olika perioder av inrikes- och utrikespolitiska förhandlingar såväl i juridiska som i diplomatiska sammanhang. Jag har visat på hur redarna agerade i olika situationer och kan hävda att handlingsutrymmet varierade. I början av undersökningsperioden, vid freden i Dorpat, fanns begränsat med handlingsutrymme för redarna och de andra privata fordringsägarna då den rådsryska delegationen stod fast vid sin åsikt om att endast göra upp om de statliga kraven och inte de privata.

Störst handlingsutrymme hade redarna då ärendet behandlades i Nationernas förbund, om än indirekt eftersom rederiets betydelse för den finska staten var så stort att staten åtog sig att föra kampen om ersättning till denna mellanstatliga instans. I de fall där processen hanterades i brittiska domstolar var redarnas handlingsutrymme stort och de hade möjlighet att driva processen trots osäkra utsikter. Efter andra världskriget minskade det igen då beredningen av och lobbandet för lagförslaget skulle utföras av utomstående. FÅA:s stabila ekonomi gav förutsättningar att fortsätta processen trots de rätt så osäkra utsikterna vilket tyder på ett stort handlingsutrymme.

Frågan om handlingsutrymme har brutits ned till teman som handlar om tillvägagångssätt, argument samt en utredning av de arenor ärendet behandlades på. Arenorna har synliggjorts genom kapiteldispositionen. Även om dispositionen främst är kronologisk har varje kapitel behandlat en separat arena. Gällande tillvägagångssätten har jag visat att det främst var jurister som anlitades för att leda processen, då ärendet främst byggdes på juridisk grund. Vidare spelade finska och brittiska diplomater betydande roller i de olika skeden som

ersättningsprocessen befann sig i. Genom att korrespondera med juristerna och de andra medaktörerna höll sig redarna underrättade om vad som skedde. Under vissa perioder befann sig Lars Krogius på plats, som åskådare vid till exempel förhandlingarna i Genève varifrån han rapporterade hem om de senaste utvecklingarna. På samma sätt korresponderade Ernst Krogius med Henrik Ramsay i slutet av 1930-talet då ärendet behandlades i brittiska domstolar. Under Birger Krogius tid skedde inga stora förhandlingar som krävde daglig korrespondens, och kontakten med representanterna på plats skedde efter att ärendet på något sätt avancerat eller retirerat.

Redarnas argumentation är central i den analys jag gjort. Försöken tog sig många olika former, och drivkrafterna bakom den här processen vore svåra att greppa utan en tolkningsram med vilken händelserna och de bakomliggande orsakerna kan förklaras. Jag har utgått från fredskrisbegreppet, och Petri Karonens användning av det då han utvecklat fredskristeorin, med vilken det går att förklara och studera de utmaningar som ett samhälle ställs inför efter ett krig. Eftersom fredskristeorin inte är avsedd för ett studium av långvariga element av fredskriser och förändringen av dessa, har jag valt att vidareutveckla begreppsanvändningen och skapat tre faser för hur det här inslaget i fredskrisen förändras samt studerat vilka drivkrafter som låg bakom de fortsatta försöken att få ersättning.

Dessa tre varandra överlappande faser har jag valt att kalla *ekonomisk realitet*, *moralisk rättvisa* och *förpliktande arv*. Faserna har fått sina namn utifrån materialet och de mönster som kunde skönjas i redarnas argumentation. Fasernas funktion ska därmed inte ses som en allmän förklaringsmodell vid långvariga element av fredskriser utan faserna är skräddarsydda för den här avhandlingens tematik och speciella behov. Med det är det inte sagt att ett motsvarande fastänkande inte skulle gå att applicera på andra studier av liknande karaktär.

Den första fasen kan dateras till ungefär åren från 1918 till 1926. Under dessa år användes främst de ekonomiska realiteterna i rederiets argumentation även om FÅA:s efterkrigstida flotta växte snabbt och år 1925 var lika stor som före kriget. Under de första åren efter freden i Dorpat framhöll Lars Krogius ersättningens betydelse för uppbyggandet av rederiets flotta samt rederiets betydelse för Finlands handel. Även om de starkast verkande drivkrafterna kom att förändras betydde det inte att de ekonomiska realiteterna helt förlorade betydelse eftersom den summa som redarna fordrade under hela tidsperioden kom att vara betydande. Denna realitet fick den finska regeringen att företräda redarna i hopp om att kunna utöka och modernisera den finska handelsflottan.

Den andra fasen blev aktuell redan efter freden i Dorpat då redarna efter utebliven ersättning allt oftare kom att använda en argumentation som innefattade rättviseterminologin. Användningen av rättvisan som argument för fortsatt

kamp blev ändå ledande efter nederlaget i *Admiralty Transportation Arbitration Board* 1926 och kom därefter att vara ledande drivkraft fram till Lars Krogius död 1935. Under den här perioden ökade användningen av rättvisa som argument och nådde sin klimax i juni 1935 då Lars Krogius i *Hufvudstadsbladet* beskrev förhandlingarna i NF som orättvisa då bevismaterial undanhölls. Under den nästan tio år långa perioden framhöll Lars Krogius nästan uteslutande rättvisan som argument för behovet av ersättning. Att inte ekonomin användes som orsak måste ses som en ovilja att framstå som girig. Rederiets överlevnad hängde inte på ersättningen och således var rättviseargument säkrare att använda för att få gehör för rederiets krav på ersättning och upprättelse. Användningen av rättvisa som argument försvann inte efter Lars Krogius död men den främsta drivkraften förändrades.

Lars Krogius hade sedan inledningen av kriget arbetat för att hålla fartygen säkra, för att garantera ersättning vid haveri och efter kriget för att få den ersättning han ansåg rederiet var berättigat till. Genom att 1920 frånsäga sig direktörskapet och bilda förvaltningsrådet kunde han hålla kvar makten om bolaget utan att behöva sköta de dagliga åtagandena. Hans hårda arbete för ersättning och uppmaning att inte ge upp kampen för upprättelse kom att skapa ett förpliktande arv för de kvarvarande. Detta förpliktande arv kom att fungera som den mest bidragande drivkraften för tiden efter 1935. Den moraliska rättvisan fanns kvar liksom de ekonomiska realiteterna men hamnade i skymundan. En bidragande orsak till att det blev så förklaras med familjen Krogius stora inflytande över FÅA. Ernst Krogius hade varit medlem i förvaltningsrådet sedan 1920 och redan innan dess medlem av bolagets förstärkta direktion. Då dessutom Birger Krogius blev medlem av förvaltningsrådet och senare tog över direktörskapet, levde Lars Krogius kamp vidare genom hans bror och son. Det är inte minst efter andra världskriget tydligt att sonens koppling till fadern spelade en avgörande roll för de fortsatta försöken att nå ersättning och upprättelse.

Den tredje fasens typiska argument kretsar kring att inte ge upp kampen för rättvisa. Behovet att inte ge upp bottnade i sin tur i Lars Krogius uppmaning till förvaltningsrådet att inte ge upp kampen om ersättning och upprättelse. Det framstår som om Lars Krogius, även om han inte alltid nämns i samband med argumentationen, alltid var närvarande på ett andligt plan hos såväl Ernst och Birger Krogius som Henrik Ramsay. För Ernst och Birger kom släktkopplingen att bidra till en större vilja att klara upp ersättningsprocessen medan Ramsay kunde hålla sig mer objektiv och se de reella möjligheterna. Trots det visade även Ramsay flera gånger vilja att utnyttja de eventuella möjligheterna som erbjöds men uttalade sig också pessimistiskt beträffande chanserna att kunna slutföra processen på ett för FÅA lyckligt sätt.

Att ta i bruk Karonens fredskristeori som tolkningsram skulle ha skapat problem för min undersökning då teorin inte är avsedd att täcka långvariga inslag

av föränderlig karaktär i en fredskris. Själva fredskrisbegreppet kunde däremot ge mig en förståelse av ersättningsprocessen som en följd av första världskriget. Genom att dela in processen i tre faser erhöll jag sedan ett redskap för att tolka materialet och blottlägga drivkrafter på ett sätt som inte hade varit möjligt enbart med tillgång till det i tidigare forskning etablerade begreppet. Empirin styrde följaktligen in mig på en för undersökningen uttänkt tolkningsram med vars hjälp de under olika perioder olika starkt verkande drivkrafterna i rederiets fredskris kunnat blottläggas. Att den långa ersättningsprocessen hängde ihop med första världskriget och utgjorde ett element i den fredskris som Finland genomlevde är klart. Att inte uppmärksamma processen som ett inslag i en generellt drabbande fredskris vore att ignorera hur olika de element som tillsammans etablerar krisen kan vara till såväl sin karaktär som varaktighet. Genom att jag utvidgat förståelsen av begreppet fredskris hoppas jag kunna uppmuntra till en fortsatt breddning av användningen av det i historieforskningen och därmed öka förståelsen av mångfalden hos de effekter som kriget kan medföra.

I avhandlingen har jag även laborerat med begreppet känslolandskap och velat använda det parallellt med mina tre faser för att stödja tesen om att inte enbart ekonomi kan ha bidragit till de försök som gjordes. Känslolandskap syftar på de olika upplevelserna som olika människor kan ha av samma fenomen eller händelse. Som jag ser det kan känslolandskap även förklara varför vissa personer agerar på ett tillsynes ologiskt sätt, förutsatt att man med logiskt menar något som är förklarbart ur en politisk eller ekonomisk kontext. Att känslorna har betydelse för hur en företagsledare agerar är centralt i förståelsen av begreppet känslolandskap, vilket i det här specifika fallet tar sig uttryck i form av en känsla av orättvisa. Även om ersättningen hade varit välkommen för rederiets flotta kan den inte ses som nödvändig, och den fortsatta kampen får förklaras genom att redarna som drev processen i större utsträckning drevs av känslor än av juridiska eller ekonomiska intressen.

I inledningskapitlet redogjorde jag för fyra olika forskningsfält dit jag menar att den här avhandlingen hör. Dessa är sjöfartshistoria, forskning om familjeföretag, diplomatisk historieskrivning och fredskrisforskning. Avhandlingens resultat kan på olika sätt knytas an till alla dessa fält i varierande grad. Till den sjöfartshistoriska forskningen bidrar avhandlingen till forskningen om krigförande länders handelsflottor i krig. Som jag tidigare hävdat har speciellt den nordiska historieskrivningen om sjöfarten i krig av naturliga skäl fokuserat på hur neutrala länders sjöfart påverkats. Att visa att också krigförande länders civila handelsflottor är att betrakta som offer i krig är ett betydande tillskott till den nordiska sjöfartsforskningen.

Familjeföretag och familjens kontroll över sitt företag har i olika tider varierat. Under 1800-talet kom behovet av kapital att i allt större utsträckning påverka övergången från traditionella familjestyrda företag till aktiebolagen. Det

i avhandlingen studerade rederiet grundades som ett aktiebolag men med en stark aktieportfölj tillhörande familjen Krogius, som under en stor del av rederiets historia också ledde det operativa arbetet. Familjens roll i den studerade processen har upprepade gånger tydliggjorts, och forskningsresultaten kan således placeras in i detta fält genom att visa på familjens roll i en för företaget betydande process. Processen skulle ändå under årens gång utkristallisera sig till en personlig, familjerelaterad sådan som allt mindre hade direkt koppling till rederiets verksamhet. En majoritet av de i förvaltningsrådet representerade aktieägarna stödde ändå den kamp som familjen Krogius drev så att rederiet finansierade projektet, trots att beslutsorganet i slutet av 1930-talet inte längre var enigt om fortsatta försök.

Diplomatin i allmänhet och Finlands utrikespolitiska ställning under 1900-talet i synnerhet synliggörs i avhandlingen. Avhandlingens forskningsresultat kan stödja tidigare forskning som visar att Finland under mellankrigstiden fäste ett stort hopp vid Nationernas förbund som en garant för de små nationernas rätt. Under 1930-talet skulle det däremot komma att märkas att de stora staterna ändå hade mer makt, vilket i avhandlingen synliggjorts i hur ersättningsprocessen behandlades och löstes i Nationernas förbund i början av 1930-talet. Hur enskilda företag påverkades av de internationella relationerna i Europa framkommer tydligt i avhandlingen. Bolsjevikernas ovilja att erkänna sig som arvtagare till tsarregimen skapade kyliga relationer i Europa såväl före som efter andra världskriget. Denna ovilja och Storbritanniens därav uppkomna försiktighet gentemot Sovjetunionen skapade problem för lösandet av den studerade ersättningsprocessen. Det fjärde och sista forskningsfält jag velat placera in den här avhandlingen i är forskningen om fredskriser. Eftersom min analys och skapandet av fasindelningen utgått från detta fält är det också det jag i första hand refererat till. Jag har därför redan tidigare poängterat att mitt bidrag till fredskrisforskningen berör långvariga inslag i fredskriser som förändras till sin karaktär. Utarbetningen av fasindelningen medför nya sätt att använda fredskrisbegreppet i framtida forskning, och förståelsen av fredskriser har kunnat breddas i förhållande till tidigare utförd fredskrisforskning.

Att elementen inom olika fredskriser kan vara olika långa betyder att vår uppfattning av krigsrelaterade fenomen varierar beroende på perspektiv. Sovjetunionens fall var slutet på det kalla krig som uppstod i andra världskrigets fredskris. Således kan man ur ett *kalla kriget-perspektiv* hävda att den händelsen innebar slutet på andra världskrigets fredskris i Europa. Flera på varandra följande konsekvenser av krig betyder att man även kan studera långvariga fenomen och påstå att det korta 1900-talet i hobsbawmsk anda, från och med 1918 till och med 1991 var en enda lång fredskris. I det tankesättet ryms den studerade ersättningsprocessen in som en del av de stora utmaningar som första världskriget medförde för Europa för en lång tid framåt.

Den studerade processen kan och skall ses ur ett storpolitiskt perspektiv där stormakterna dikterar tillvaron för de mindre men min undersökning kan även ses som ett försök att hitta nya fenomen inom fredskrisforskningen att studera. Som jag har visat kan element inom olika fredskriser ta olika uttryck vilket också resulterar i olika långa fredskriser. Längden på dem varierar beroende på det perspektiv ur vilket vi som forskare väljer att studera de olika utmaningar som kriget medför för ett samhälle. Studiet av fredskriser utvecklas hela tiden och allt fler perspektiv anläggs. Den här studien är ytterligare en i raden där krigets spår i samhället långt efter krigshandlingarnas slut synliggörs, och kan därmed förhoppningsvis uppmuntra till att fortsättningsvis hitta nya ingångar till en vetenskaplig granskning av det mångdimensionella fenomenet fredskris.

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Otryckt källmaterial

Gränsår

Riksarkivet (RA)

Henrik Ramsays arkiv (HRA)

B Korrespondens *1935–1937*

Utrikesministeriets arkiv (UA)

8:Z Laivakorvausasiat *1917–1940*

Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi (SHIÅA)

Arkivaliesamlingen (A)

Lars Krogius samling (LKS), A 5 62 *1935–1971*

Finska Ångfartygs Aktiebolagets arkiv (FÅA)

Ea Inkomna brev *1916*
Cb Direktions- och styrelsemötesprotokoll *1921–1936*
Cc Protokoll och anteckningar från förvaltningsrådet *1924–1937*
Gg Memorialer *1919*
Hc Rekvisition, uppbringande av FÅA-fartyg *1914–1974*

Tidningar

Frisk bris *1945*
Helsingin Sanomat *1928–1970*
Hufvudstadsbladet *1914–1974*
Lloyd's List Law Report *1935–1937*
Mercator *1917–1939*
Sportpressen *1961*
The Observer *1931*
The Times Law Report *1938*
Åbo Underrättelser *1930*

Internetkällor

Bröderna Lars och Ernst Krogius forskningsfond, http://www.sls.fi/sv/donatorernas-bok/broderna-lars-och-ernst-krogius-forskningsfond, 2.1.2020.

Covenant of the League of Nations (1919), http://www.refworld.org/docid/3dd8b9854.html, 2.1.2020.

Finlands banks myntmuseums värdeomräknare på webbplatsen http://apps.rahamuseo.fi/rahanarvolaskin#FIN, 2.1.2020.

Tryckt källmaterial

Bagge, Algot, *Decision Rendered In Conformity with the Agreement Concluded on September 30th, 1932, between the Government of Finland and the Government of Great Britain and Northern Ireland for the Submission to Arbitration of a question connected with a claim in respect of certain Finnish vessels used during the war* (Stockholm 1934).

Suomen ja Venäjän välisen Tartossa pidettyjen rauhanneuvottelujen pöytäkirjat 12.6.–14.10.1920, Ulkoasiainministeriön julkaisuja (Helsinki 1923).

Forskningslitteratur

Andersson, Herbert, Lars Krogius & Henrik Ramsay (red.), *Finska Ångfartygs Aktiebolaget 1883–1933* (Helsingfors 1933).

Andersson, Herbert, Ragnar Numelin & Karin Ramsay (red.), *Henrik Ramsay – Minnesskrift* (Helsingfors 1958).

Arnshav, Mirja & Andreas Linderoth (red.), *Sverige och första världskriget – Maritima perspektiv* (Stockholm 2017).

Babitjev, L. S., 'Dejatel'nost'russkogo pravitel'stvennogo komiteta v Londone v gody pervoi mirovoj voiny (1914—1916)', *Istoritjeskie zapiski*, 57, 1956, 276–292.

Bull, Ida, *De Trondhjemske handelshusene på 1700-tallet – Slekt, hushold og forretning* (Trondheim 1998).

Clavin, Patricia, *Securing the World Economy – The Reinvention of the League of Nations 1920–1946* (Oxford 2013).

Colli, Andrea, *The History of Family Business 1850–2000* (Cambridge 2003).

Craze, Sarah, 'When does war end? Armistice and the Prize Courts of the twentieth century', *International Journal of Maritime History*, 2019, vol. 31(1), 120–136.

Dahlberg, Julia & Joakim Mickwitz, *Havet, handeln och nationen – Släkten Donner i Finland 1690–1945* (Helsingfors 2014).

Donner, Ossian, *Åtta år* (Oxford 1927).

Engman, Max, 'Imperieupplösningar och ekonomisk nationalism', Max Engman (red.), *När imperier faller – Studier kring riksupplösningar och nya stater* (Stockholm 1994), 286–288.

Engman, Max (red.), *När imperier faller – studier kring riksupplösningar och nya stater* (Stockholm 1994).

Engman, Max, 'Riksupplösningar och arvtagarstater – hur upplöser man ett imperium?', Max Engman (red.), *När imperier faller – studier kring riksupplösningar och nya stater* (Stockholm 1994), 71–118.

Engman, Max, *Språkfrågan – Finlandssvenskhetens uppkomst 1812–1922* (Helsingfors 2016).

Engman, Max, 'Tillbaka till framtiden eller framåt till det förflutna? Imperieupplösningar förr och nu', Max Engman (red.), *När imperier faller – studier kring riksupplösningar och nya stater* (Stockholm 1994), 7–20.

Engström, Arne & Oscar Nikula, *Åbo sjöfarts historia II* (Åbo 1930).

Eriksson Wolke, Lars, *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år cirka 1050–1856* (Lund 2014).

Fedulov, S. V., 'Formirovanije sistemy vojenno-technitjeskogo sotruditjestva i ee razvitie v novych polititjeskich usloviach v 1917—1920', 30/04/1917, History. milportal.ru.

Fellman, Susanna, *Uppkomsten av en direktörsprofession – Industriledarnas utbildning och karriär i Finland 1900–1975* (Helsingfors 2000).

Ferstman, Carla, Mariana Goetz & Alan Stephens (eds.), *Reparations for Victims of Genocide, War Crimes and Crimes against Humanity – Systems in Place and Systems in the Making* (Leiden 2009).

Forsén, Anett, 'Gränstrafiken mellan Torneå och Haparanda 1914–1917', Nils Erik Villstrand & Kasper Westerlund (red.), *Sjöfarten i krig – Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nr 35* (Åbo 2018), 65–79.

Foxton, David, 'A Thing "Unknown to Law": the Strange Case of the Admiralty Transport Arbitration Board', *Arbitration International*, vol. 18, no. 1, 2002, 19–45.

Frei, Gabriella, 'Freedom and Control of the Seas, 1956–1919', N. A. M. Rodger & Christian Buchet (eds.), *The Sea in History – The Modern World – La Mer dans l'Histoire – La Période Contemporaine IV* (Woodbridge 2017), 59–69.

Friedmann, Hermann, *Die Welt der Formen – System eines morphologischen Idealismus* (Berlin 1925).

Gerrard, Craig, *The Foreign Office and Finland 1938–1940 – Diplomatic sideshow* (London 2005).

Ginström, Egidius, *Helsingfors Aktiebank under ett halvsekel* (Helsingfors 1962).

Gripenberg, Georg A., *En beskickningschefs minnen: 2, London – Vatikanen – Stockholm* (Helsingfors 1960).

Gripenberg, Georg A., *En beskickningschefs minnen: 3, Diplomatisk vardag* (Helsingfors 1964).

Gripenberg, Georg A., *Finland and the great powers: memoirs of a diplomat* (Nebraska 1965).

Gulbrandsen, Trygve & Even Lange, 'The Survival of Family Dynasties in Shipping', *International Journal of Maritime History*, XXI, no. 1 (June 2009), 175–200.

Haapala, Pertti, *Kun yhteiskunta hajosi – Suomi 1914–1920* (Helsinki 1995).

Haavikko, Paavo, *Ett sekel till havs – Effoas hundra första år 1883–1983* (Helsingfors 1983).

Heikkinen, Helge, *Tuntematon merimies – Suomen kauppalaivaston vaiheita ensimmäisen maailmansodan aikana* (Porvoo 1975).

Heikkinen, Helge, *Vaarallisilla vesillä – Suomen kauppalaivaston vaiheita toisen maailmansodan aikana* (Porvoo 1960).

Henttinen, Annastiina, 'Herbert Andersson', *Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. Talouselämän vaikuttajat*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, https://kansallisbiografia.fi/talousvaikuttajat/henkilo/610, 2.1.2020.

Hobsbawm, Eric, *The Age of Extremes – The short Twentieth Century 1914–1991* (London 1994).

Holmila, Antero & Simo Mikkonen (toim.), *Suomi sodan jälkeen – Pelon, katkeruuden ja toivon vuodet 1944–1949* (Keuruu 2015).

Hårdstedt, Martin, 'Krigets slut och fredens början – Demobiliseringen i Norrland efter finska kriget 1808–1809', *Historisk tidskrift*, 139:3, 2019, 429–454.

Hämeen-Anttila, Jaakko, Kimmo Katajala, Ari Sihvola & Ilari Hetemäki (toim.), *Kaikki syntyy kriisistä* (Helsinki 2013).

Ihalainen, Pasi, 'Internationalization and democratization interconnected the Swedish and Finnish parliaments debating membership in the League of Nations in 1920', *Parliaments, Estates and Representation*, 39 (1/2019), 11–31.

Jalonen, Jussi, *On behalf of the Emperor, On behalf of the Fatherland. Finnish Officers and Soldiers of the Russian Imperial Life-Guard on the Battlefields of Poland 1831* (Leiden & Boston 2015).

Jonkari, Lauri, *Kansainliitto Suomen turvallisuuspolitiikassa ja kansainvälisissä suhteissa – Vastaanotto ja vaikutus julkisessa sanassa ja yhteiskunnassa vuosina 1919–1936* (Turku 2008).

Kansikas, Juha, 'Career Paths in Institutional Business Elites: Finnish Family Firms from 1762–2010', *Enterprise & Society*, 2015, vol. 17, issue 1, 1–38.

Kaplan, Herbert H., 'Commerce, Consumption, and Culture: Hope & Co. and Baring Brothers & Co. and Russia', *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 142, no. 2, June 1998, 258–262.

Karlsson, Ingela, *Kriget, staten och rederierna – Den svenska handelsflottan 1937–1947* (Göteborg 2003).

Karonen, Petri & Ville Kivimäki (eds.), *Continued Violence and Troublesome Pasts – Post-war Europe between the Victors after the Second World War* (Helsinki 2017).

Karonen, Petri, 'Coping with peace after a debacle', *Scandinavian Journal of History*, 33 (3/2008), 203–225.

Karonen, Petri, 'Konsten att vinna ett krig – och att förlora ett annat: fredens kriser efter trettioåriga kriget och stora nordiska kriget', Christer Kuvaja & Ann-Catrin Östman (red.), *Svärdet, ordet och pennan – kring människa, makt och rum i nordisk historia* (Åbo 2012), 189–210.

Karonen, Petri & Nils Erik Villstrand, 'Kriser och resiliens i Finlands historia 1400–2000', *Historisk tidskrift för Finland*, 102 (4/2017), 618–639.

Karonen, Petri & Kerttu Tarjamo (toim.), *Kun sota on ohi – Sodista selviytymisen ongelmia ja niiden ratkaisumalleja 1900-luvulla* (Helsinki 2006).

Karonen, Petri, *Patruunat ja poliitikot – Yritysjohtajat taloudellisina ja taloudellisina toimijoina Suomessa 1600–1920* (Helsinki 2004).

Karonen, Petri & Ville Kivimäki, 'Suffering, Surviving and Coping: Experiences of Violence and Defeat in Post-War Europe', Petri Karonen & Ville Kivimäki (eds.), *Continued Violence and Troublesome Pasts – Post-war Europe between the Victors after the Second World War* (Helsinki 2017), 7–26.

Karonen, Petri, 'Suomi vuonna yksi. Sodasta rauhaan siirtyminen valtakunnallisena ongelmana', Ville Kivimäki & Kirsi-Maria Hytönen (toim.), *Rauhaton rauha – Suomalaiset ja sodan päättyminen 1944–1950* (Tallinna 2015), 175–207.

Karonen, Petri & Nils Erik Villstrand, 'Titthålshistoria eller öppna framtider', Nils Erik Villstrand & Petri Karonen (red.), *Öppet fall – Finlands historia som möjligheter och alternativ 1417–2017* (Helsingfors 2017), 7–28.

Kaukiainen, Yrjö, *A history of Finnish Shipping* (London 1993).

Kaukiainen, Yrjö, 'Foreign Trade and Transport', Jari Ojala, Jari Eloranta & Jukka Jalava (eds.), *The Road to Prosperity – An Economic History of Finland* (Helsinki 2006), 127–164.

Kaukiainen, Yrjö, *Sailing into Twilight: Finnish shipping in an Age of Transport Revolution, 1860–1914* (Helsinki 1991).

Kaukiainen, Yrjö, *Ulos maailmaan – Suomalaisen merenkulun historia* (Helsinki 2008).

Keeble, Curtis, *Britain and the Soviet Union, 1917–89* (London 1990).

Kelk, Karli, 'Birger Krogius', *Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. Talouselämän vaikuttajat*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, https://kansallisbiografia.fi/talousvaikuttajat/henkilo/706, 2.1.2020.

Kivimäki, Ville, *Battled nerves – Finnish soldiers' war experience, trauma, and military psychiatry, 1941–44* (Åbo 2013).

Kivimäki, Ville, *Murtuneet mielet – Taistelu suomalaissotilaiden hermoista 1939–1945* (Helsinki 2013).

Kivimäki, Ville & Kirsi-Maria Hytönen (toim.), *Rauhaton rauha – Suomalaiset ja sodan päättyminen 1944–1950* (Tampere 2015).

Korhonen, Mikael, *Finlands ryska fordringar: Ekonomisk uppgörelse med Ryssland efter 1917 – Privata ersättningsfrågor i ett jämförande internationellt sammanhang* (Åbo 1998).

Korhonen, Mikael, '"Glöm gamla skulder…!" – Revolutionen och de finländska ersättningskraven på Ryssland', Max Engman (red.), *När imperier faller – studier kring riksupplösningar och nya stater* (Stockholm 1994), 337–366.

Krogius, Carl-Johan (red.), *Släkten Krogius 1600–2006* (Nykarleby 2006).

Krogius, Ragnar & Hans Österlund, *Krogius 1872–1972* (Helsingfors 1972).

Kruizinga, Samuël, 'Sailing in Uncharted Waters: Four Dutch Steamship Companies during the First World War, 1914–1918', *International Journal of Maritime History*, 2015, vol. 27(2), 227–249.

Kuisma, Markku & Teemu Keskisarja, *Erehtymättömät – Tarina suuresta pankkisodasta ja liikepankeista Suomen kohtaloissa 1862–2012* (Helsinki 2012).

Kuisma, Markku, *Kahlittu raha, kansallinen kapitalismi – Kansallis-Osake-Pankki 1940–1995* (Helsinki 2004).

Kuisma, Markku, *Metsäteollisuuden maa – Suomi, metsät ja kansainvälinen järjestelmä 1620–1920* (Helsinki 1993).

Kuisma, Markku, *Sodasta syntynyt – Itsenäisen Suomen synty Sarajevon laukauksista Tarton rauhaan 1914–1920* (Helsinki 2010).

Lamberg, Juha-Matti, *Taloudelliset eturyhmät neuvotteluprosessissa – Suomen kauppasopimuspolitiikka 1920–1930-luvulla* (Helsinki 1999).

Lindberg, Ernst, *Åbo sjöfarts historia III* (Åbo 1928).

Marks, Sally, *The Illusion of Peace – International Relations in Europe, 1918–1933* (New York 2003).

Meinander, Henrik, *Finland 1944 – Krig, samhälle, känslolandskap* (Helsingfors 2009).

Meinander, Henrik, 'Henrik Ramsay', *Biografiskt lexikon för Finland 4* (Helsingfors 2011), 1 223–1 225.

Meinander, Henrik, *Nationalstaten – Finlands svenskhet 1922–2015* (Helsingfors 2016).

Meinander, Henrik, 'Syksyn 1944 tunnemaisemasta', Hannu Rautakallio (toim.), *Suomen Sotakorvaukset 1944–1952* (Helsinki 2014), 30–38.

Miller, Michael B., *Europe and the maritime world – a twentieth-century history* (Cambridge 2012).

Miller, Michael B., 'Sea Transport and Supply', Ute Daniel, Peter Gatrell, Oliver Janz, Heather Jones, Jennifer Keene, Alan Kramer & Bill Nasson (eds.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War* (Berlin: Freie Universität Berlin 2016-08-24), https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/sea_transport_and_supply/2016-08-24, 2.1.2020.

Murdoch, Steve & Leos Müller, 'Neutral före neutraliteten – Svensk sjöfart i krigens skugga cirka 1650–1800', Simon Ekström & Leos Müller (red.), *Angöringar – Berättelser och kunskap från havet* (Göteborg 2017), 185–206.

Müller, Leos, *The Merchant Houses of Stockholm, c. 1640–1800. A comparative Study of early-Modern Entrepreneurial Behaviour* (Uppsala 1998).

Möller, Gunnar, 'Minkrig längs svenska kusten och minröjning på västkusten 1918', Mirja Arnshav & Andreas Linderoth (red.), *Sverige och första världskriget – Maritima perspektiv* (Stockholm 2017), 213–231.

Möller, Gunnar, 'Minkrigen i Östersjön under världskrigen och den internationella efterkrigssvepningen', Nils Erik Villstrand & Kasper Westerlund (red.), *Sjöfarten i krig – Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nr 35* (Åbo 2018), 81–103.

Niemi, Marjaana, '1917: en reseguide till ett sargat men okuvat Finland', Nils Erik Villstrand & Petri Karonen (red.), *Öppet fall – Finlands historia som möjligheter och alternativ 1417–2017* (Helsingfors 2017), 207–244.

Nikula, Oscar, *Ångfartygs Aktiebolaget Bore 1897–1947* (Åbo 1947).

Nordman, N., *Peace Problems: Russia's Economics* (London 1919).

Northedge, F. S., *The League of Nations – its life and times 1920–1946* (Leicester 1986).

Olin, Carl-Erik, *Åbo sjöfarts historia I* (Åbo 1927).

Paasivirta, Juhani, *Suomen diplomaattiedustus ja ulkopolitiikan hoito – itsenäistymisestä talvisotaan* (Helsinki 1968).

Paasivirta, Juhani, *Suomi ja Eurooppa 1914–1939* (Helsinki 1984).

Pekkarinen, Jussi, *Maailmanluokan tarkkailupaikka – Suomen Lontoon suurlähetystön historia* (Helsinki 2012).

Pietikäinen, Matti & Bengt Sjöström, *The ships of our First Century* (Helsinki 1983).

Ramsay, Henrik, *I kamp med Östersjöns isar: en bok om Finlands vintersjöfart* (Helsingfors 1947).

Ramsay, Henrik, *Nordenskiöld: sjöfararen* (Helsingfors 1950).

Ramsay, Henrik, *Sommar och segel: minnen* (Helsingfors 1946).

Riimala, Erkki, *Meren, kanavan ja laivojen Viipuri* (Helsinki 1991).

Rodger, N. A. M. & Christian Buchet (eds.), *The Sea in History – The Modern World – La Mer dans l'Histoire – La Période Contemporaine IV* (Woodbridge 2017).

Seppinen, Ilkka, 'Paulin, Johan Werner', *Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. Studia Biographica 4*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, https://kansallisbiografia.fi/kansallisbiografia/henkilo/5765, 2.1.2020.

Sjöblom, Kenth, 'Krogius, Ernst', *Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. Studia Biographica 4*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, https://kansallisbiografia.fi/kansallisbiografia/henkilo/5374, 2.1.2020.

Sjöblom, Kenth, 'Lars Krogius', *Biografiskt lexikon för Finland 3* (Helsingfors 2011), 765–767.

Solomeshch, Ilja, 'De ryska specialorganen och den finska frågan 1914–1917', *Historisk tidskrift för Finland*, 76 (2/91), 234–245.

Stubb, Elisabeth, *Rätt som argument – Leo Mechelin och den finska frågan 1886–1912* (Helsingfors 2012).

Sundbäck, Esa, *Finland in Baltic policy – British political and economic interests regarding Finland in the Aftermath of the First World War 1918–1925* (Helsinki 2001).

Suviranta, Bruno, *Finska Ångfartygs Aktiebolaget 1883–1958* (Helsingfors 1958).

Vartiainen, Hannu, *Rauman merenkulun historia* (Rauma 2016).

Vihola, Teppo, *Penningens styrman – Föreningsbanken och Merita 1950–2000* (Helsingfors 2000).

Villstrand, Nils Erik & Kasper Westerlund (red.), *Sjöfarten i krig – Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nr 35* (Åbo 2018).

Wrede, Gustaf, *Minnen* (Helsingfors 1940).

English summary

The aftermath of the First World War resulted, i.a. in collapsed empires and new states, which resulted in several challenges needing solutions. Many of these challenges were of an economic kind and leaving some of them unsolved was to create problems between the new and old nations. In a European context, to name one, the Bolsheviks refused to recognise their responsibility towards the old empire and their debts to their allies. Refusing to pay the debts caused by the war created a chilly relationship between the new rulers of Russia, the soon to be Soviet Union on one hand, and Russia's former allies on the other.

In a smaller context, the same unwillingness resulted in a long compensation process between Finland's leading shipping company, *Finska Ångfartygs Aktiebolaget* (FÅA), and the government of the United Kingdom and the bank Baring Brothers & Co. in London. First, however, the shipowners did put their claims to the Bolshevik rulers of Russia when the peace treaty between the newborn independent republic of Finland and Soviet Russia took place in Tartu 1920. Since the Bolsheviks had nationalized all private owning in Soviet Russia, they also refused to compensate Finnish private claims. Of all these claimants the FÅA had the biggest claim, around 60 million Finnish marks. A great deal of the claim came out of some ships used by the British Admiralty during the war and therefore FÅA, after the defeat in Tartu, tried their luck in Britain.

In 1914 Finland was not yet an independent country. Finland was, since 1809 a Grand duchy with the Russian emperor as its Grand duke. Finland was therefore an integrated part of the Russian empire but had an own senate and own laws. Finland also had its own shipping register which did not get affected by the Russian law of shipping requisitioning in war time, which was declared in July 10, 1914. Finland however got its own requisitioning Committee that, by orders from the admiral of the Russian Baltic Fleet, requisitioned Finnish ships when on Finnish water. When Britain in 1915 made a deal with Russia to use the Russian mercantile fleet, also Finnish ships was taken by the British Admiralty. Due to uncertainness regarding which Russian authority was to sign the requisition contracts with the shipowners, no contracts ever were signed. After over a year of trying to get these contracts signed in Petrograd (St. Petersburg) Lars Krogius, the head of the FÅA, had lost the opportunity to prove which Government was to pay for the use and loss of these ships. Of a total of six ships only one returned after the war. FÅA's total fleet was reduced by half during the

war and it was therefore a matter of survival for the company to get the compensation they felt they deserved.

The Russian revolution and the Finnish independence did however create a big obstacle from this point of view. When the shipowners did not get compensation from the Bolsheviks in Tartu, they turned their heads to the west and the British Isles. Beside FÅA six other shipping companies had claims against the British Government. Together the claims, concerning 13 ships, amounted to £524,000. Though it had during the war become clear that it was the Russian Government and not the British that were to pay for the use of the Finnish ships, the lack of requisitioning contracts made it possible for the Finnish shipowners to make a claim towards the British Government in the *Admiralty Transportation Arbitration Board* in 1926. As the lack of the contracts made it possible for the shipowners to sue the British Government, the lack also made it possible for the Arbitration Board to deny the claim.

Since the Finnish mercantile fleet between the wars was small and most of the Finnish trade was managed by foreign tonnage, the Finnish Government saw an opportunity of modernizing the fleet by helping the shipowners achieving their claim. The Government first tried to negotiate with the British Government but since the latter refused to acknowledge the claim, the Finnish Government turned the matter to the Council of the League of Nations. The Council found it suitable for the Finns to refer to the second paragraph in the 11th article of the covenant of the League. Due to British protests, pointing out that the shipowners had not appealed the judgement of the Arbitration Board and therefore had not exhausted all the local remedies which, according to international law, denied them the right to put the case in front of an international organisation like the Council of the League of Nations. The Council therefore appointed Swedish lawyer Algot Bagge to solve the question whether the Finnish shipowners had or had not exhausted the means of recourse placed at their disposal by British law and if the fact that they had not could constitute an obstacle such as to prevent the Finnish Government from claiming compensation from the British Government? Mr. Bagge came to the conclusion that the shipowners could not have appealed the judgement and that the Finnish Government had right to make the claim against the British Government in the Council of the League of Nations. After the, from British perspective, negative conclusion British minister for League of Nations affairs, Anthony Eden, chose to fight the case from another view and argued that the covenant of the League of Nations was not created to solve small and unimportant questions like the Finnish claim. The whole matter resulted, after four years of debating, in a vote whether the case was able to be dealt by the Council or not. All fourteen other states but Finland chose the British view and the case therefore was finished in the Council of the League of Nations.

The shipowners did not, however, give up and chose a new strategy in trying to get the compensation. It had come to their knowledge that the Russian empire, during the war, had opened an account on the bank Baring Bros. & Co. in London. The account held money to compensate claims against the Russian Government in Great Britain. Since a Russian inter-departmental committee in October 1917 had agreed to compensate the Finnish shipowners, but the payment order never had found its way to the bank in London hence to the revolution in Russia, the Finnish shipowners saw an opportunity in finally getting the compensation. Between 1937 and 1939 the shipowners' case was handled by the *High Court of Justice*, *Court of Appeal* and the *House of Lords*. Since the bank never received any payment order from the Russian Government, the judges found it difficult to see any other opportunity but denying the shipowners their claim, though they addressed their sympathy for the case and hoped that the shipowners in some other way could reach the money held in the account. Lord Atkins announced his hope that the British Government could force the bank to open the account and compensate those who deserved compensation. The political situation in Europe was, however, to create problems in this regard.

In the eyes of the British Government the Soviet Government was the rightful owner of the account. The latter, however, did not accept the account as theirs due to the big amount of debts the Russian empire had to the former allies, i.a. the British Government. Had the Soviet Government accepted the account at Baring Bros. as theirs, they at the same time would have accepted themselves as the rightful heirs to the former regime, which they had denied since the revolution. At the same time the Second World War broke out which created a natural break in the shipowners' quest for compensation.

After the war, and after the Finnish society had recovered from the war indemnity to the Soviet Union, the head of the FÅA, Birger Krogius, wanted to continue the attempts by having the British Parliament forcing the bank to open the account. With help from the law firm Bentleys, Stokes and Lowless and Hambros Bank, attempts were made to get a bill passed in the Parliament. Without support from British authorities, such as Treasury and Foreign Office, the bill could not pass and therefore was never presented to the Parliament. In 1974, after 56 years of trying to get compensation for ships used and sunk during World War One, the biggest shipping company in Finland stopped trying. The company was, and had been for a long time, the biggest shipping company in Finland and had never been threatened by the lack of compensation.

If the incentives for keeping up the fight for compensation for 56 years were not economical, one must ask what they were. The aim with this thesis has been to answer why a big firm like FÅA spent so many years on trying to get compensation for ships sunk so long ago. I have analysed the correspondence between the shipowners and other actors and realized that the economical urges

disappeared, or diminished in the 1920s to make room for another incentive, the sense of a moral right for compensation. Since the head of the company up until 1920, Lars Krogius, had made great efforts during the war to establish contracts between the shipowners and the Russian Government but failed, the feel of injustice was strong with him. In 1920, when he became chairman of the board of supervisors, he had more opportunities to work with the matter and the feel of injustice and a moral right for compensation grew stronger for every defeat they went through.

As a result of the insights, that the incentives changed during the years, I have created a model of three different phases that can explain how the incentives changed. I have given these three phases names according to what was the main incentive during the period. The first, which approximately lasted from 1918 to 1926 is named *economical realities* (ekonomiska realiteter). The second, which is named *moral justice* (moralisk rättvisa) lasted from around 1926 to 1935, when the League of Nations rejected the case. That same year, the committed leader of the case, Lars Krogius died and left the others with a sense of a binding heritage. He had, before his death, called upon his colleagues not to give up the fight for compensation and restitution and had therefore constituted a feeling that it would be disappointing if the case was to end with the death of Krogius. I have therefore found that the *binding heritage* (förpliktande arv), which is also the name of the third phase, was the most important reason why attempts were made yet in the 1970s. The fact that Lars Krogius' son, Birger Krogius, became head of the company in 1946 and left office in 1969 is an important detail linked to the third phase.

The phases are to be seen from a war perspective and I want to explain the above mentioned case as a challenge related to the war. Petri Karonen has created *the theory of the crisis of peace* (fredskristeori) which he and others have used to visualize several challenges that the peace can create and how these challenges can be overcome. Karonen has mostly studied socio-economical challenges and recently the study of psychological problems connected with the war has increased. The understanding of what impact the war could have on a society and the diversity of the challenges risen from the war is central. The theory by Karonen, however, lacks the capability to study long-term challenges and how the incentives are changing, which is central in my study.

The making of the three phases has, however, risen out of Karonen's understanding of the upcoming challenges in the aftermath of a war. By creating the phases I can analyse how the economic crisis in the shipping company turned into a crisis connected to a feel of injustice and a strong will to uphold the memory of a dear friend or relative. This change does not mean that the crisis would not be connected to the war. The war is, according to me, still the cause of the crisis although the incentives have changed. The study shows that feelings can

explain the behaviour of a person, although we usually are looking for other reasons. By studying more examples of how war can be present many years after the end of the warfare, we can overcome the often-told story of how a nation overcame the war. No matter how the war ended, different kinds of challenges can be found and there is seldom one big story that includes everyone in a society.

In this thesis I have studied how Finland's biggest shipping company claimed compensation for ships used and lost in World War One, trying to get Soviet Russia, the Government of Great Britain and Baring Bros. to compensate the company for their losses. Since the absolute need of economic resources decreased in the 1920s, the incentive for continuing the process changed to a need of moral redress. Further on the main incentive changed to a need to uphold the memory of Lars Krogius, by not giving up the fight for compensation. Using these three phases I have analysed the source material, i.a. correspondence and protocols, to answer why a big shipping company continued the claim for such a long period. By showing that a company can act on other preferences than economic such, the thesis is contributing not only to the study of crises of peace, but to the study of family companies and the family's role in running processes driven more on emotions than on economic preferences.

Robert Louhimies

Mellan Mercurius och Mars

Finska Ångfartygs Aktiebolagets krav på ersättning för förlorade fartyg i första världskriget 1914–1974

På vilket sätt kan ett krig vara synligt i samhället efter att krigshändelserna avtagit? Robert Louhimies avhandling fokuserar på just den frågan genom det finländska rederiet Finska Ångfartygs Aktiebolagets (FÅA) försök att få ersättning för fartyg som gått förlorade i samband med första världskriget.

Utmaningar som uppkommit i och med återgången till fred, fredskris, är som begrepp centralt i avhandlingen där författaren synliggör och förklarar orsakerna till att rederiets ersättningsprocess blev så långvarig. Det kom att bli en process som i högre grad styrdes av känslor än av ekonomi. Redarnas relation till varandra, och det arbete som de lagt ner för att garantera ersättning, förklarar varför Finlands största rederi ännu 60 år efter att första världskriget inleddes försökte få ersättning för de förlorade fartygen.

Åbo Akademis förlag | Åbo Akademi University Press ISBN 978-951-765-956-7