

MÅNADFARTYG OKTOBER 2021 – *Allotar* och *Svea Regina*

Vissa fartyg glöms bort, ibland för att de var i trafik så kort tid. Ändå kan de förtjäna att kommas ihåg eftersom de bidrog till ett nytt tänkande. Två sådana fartyg är *Allotar* och *Svea Regina*, som var i tjänst enbart under tre år på den linje de byggdes för. Det intressanta är att dessa fartyg var de första, specialbyggda kryssningsfärjorna. Det skulle komma väldigt många efter dem.

Många trodde vid slutet av 1960-talet att linjen Stockholm-Helsingfors i stort sett var död. De betjänades av ångdrivna passagerarfartyg som seglade inomskärs och hade en överfartstid på mer än tjugo timmar. Samtidigt blomstrade trafiken på de kortare linjerna till Åbo där allt fler effektiva bilfärjor sattes in.

I det här läget verkar det ha funnits några på Siljarederiet som tänkte annorlunda. De tog fram en typ av storfärja (med den tidens mått mätt) för att sättas in på linjen Stockholm-Helsingfors. Grundkraven var högsta isklass, starka motorer, bra hytter samt förstklassiga restauranger och salonger. Självklart skulle det inte finnas någon klassindelning ombord.

Färjornas bildäck hade hytter längs sidorna. Lastbilskapaciteten blev därför så låg som 15 enheter (270 filmeter). Med omfattande hängdäck kunde fartygen alternativt lastas med 170 personbilar. Detta återspeglade sannolikt det kapacitetsbehov som rederiet förutsåg på Helsingforslinjen.

Både *Allotar* och *Svea Regina* levererades 1972 från Dubigeon-Normandie i Nantes. De hade följande data:

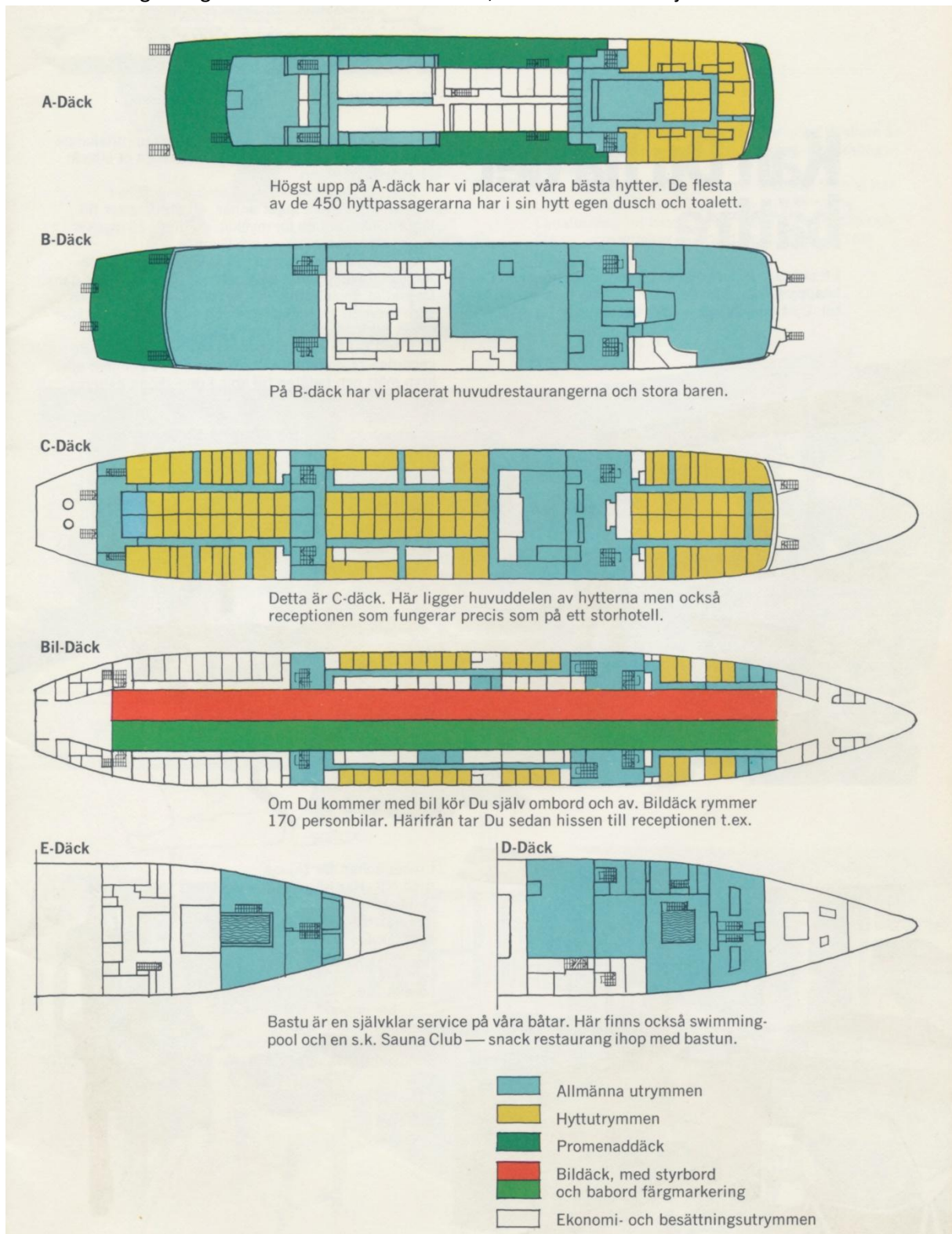
Dimensioner:	126,75 x 19,50 x 5,15 m
Tonnage:	7 801 brt, 3 766 nrt, 1 230 t dw
Motorer:	2 x SEMT Pielstick 16PC2V-400, 16 000 hk/11 769 kW
Fart:	21 knop
Passagerare:	984
Bäddkapacitet:	462
Lastbilar:	270 filmeter
Personbilar_	170



När fartygen levererades väckte de stor uppmärksamhet. De var de största och hittills dyraste finlandsfärjorna som hade byggts och det faktum att de närmast hade isbrytaregenskaper sågs också som sensationellt. En annan nyhet i Finlandstrafiken var att färjorna var utrustade stabilisatorer. Allt hade gjorts för att säkerställa rimligt bekväma resor under årets alla månader. De erfarna arkitekterna Bengt Lundsten (*Allotar*) och Eva Ralf (*Svea Regina*) hade svarat för inredningarna som höll en hög klass samtidigt som på ett tidstypiskt sätt präglades av starka, mättade färger.

Efter en omorganisation 1970 drev Siljarederiet inga egna färjor. *Allotar* och *Svea Regina* levererades därför till Finska Ångfartygsaktiebolaget respektive Rederi AB Svea. FÅA och Svea

tillsammans med Bore ägde Siljarederiet som från och med nu kunde ses som ett marknadsföringsbolag för rederiernas Finlandstrafik, nu med namnet Silja Line.



Under bildäck på de nya färjorna rymdes en exklusiv och rymlig bad- och bastuavdelning. Runt poolen var takhöjden två däck. Här nere fanns även en stor nattklubb vars ljud inte skulle störa de sovande passagerarna högre upp i fartyget. På två däck längs bildäcket fanns enklare passagerarhytter och personalhytter.

På C-däck fanns hytter, entréhall och ett shoppingcenter, det senare med något så ovanligt till sjöss som en självbetjäningssaffär. De trånga kioskernas tid var förbi och med dem de tråkiga köerna. B-däck rymde en stor barsalong i fören, en kombinerad grill och pub midskepps, köksutrymmen och en stor restaurang akteröver. I den senare kunde fyra utrymmen längst akterut skärmaskas av och till exempel användas till konferenser, också det en innovation. Förut på A-däck fanns lyxhytter och en TV- eller biosalong. Akterut fanns en vilsalong.

Färjorna avgick kl 18:00 och kom fram kl 09:00 påföljande dag. De attraherade många kryssningsresenärer men också nyttoresenärer mellan de två huvudstadsregionerna. Med så attraktiva avgångs- och ankomsttider lockade de till och med en del affärsresenärer som valde färjorna framför flyget.

Fartygen blev en succé och seglade snart med höga beläggningstal. Siljarederiet hade tänkt helt rätt när de konstruerades men de var alldeles för små i förhållande till efterfrågan, kanske också för att nå bästa lönsamhet. Nya och större färjor av samma typ beställdes till linjen Stockholm – Helsingfors och levererades redan 1975.

1975 – 1976 seglade Aallotar och Svea Regina huvudsakligen på linjen Norrtälje – Mariehamn – Åbo, en linje som de med sin begränsade bildäckskapacitet var mindre lämpade för. På hösten 1976 lades fartygen upp och sedan följde några år av omväxlande charteruppdrag och uppläggningar.

Aallotar såldes 1978 till Polska Zegluga Balticka och gick till 1982 i trafik på linjen Helsingfors – Nynäshamn – Gdansk, för övrigt tillsammans med Regina 1978 -1979. Gamla Aallotar blev kvar i polsk trafik men med flera externa charteruppdrag till 2003 då hon skickades till Alang för skrotning.

Svea Regina såldes till FÅA 1977 och ändrade namn till Regina. Hon hade sedan diverse charteruppdrag innan hon såldes till Grekland 1979. Under en period 1992 -1996 var färjan tillbaka i Östersjön och i trafik på linjen Helsingfors-Tallinn. Fartyget mötte skärbrännarna i Alang 2005.



Aallotar (Tallink Silja Oy - Silja Line's Archive).



Aallotar (Tallink Silja Oy - Silja Line's Archive).



Aallotar (Tallink Silja Oy - Silja Line's Archive).



Svea Regina (Tallink Silja Oy - Silja Line's Archive).



Svea Regina (Tallink Silja Oy - Silja Line's Archive).



Svea Regina (Tallink Silja Oy - Silja Line's Archive).

Text: Anders Bergenek