

6 DET BLIFVANDE JERNVÄGSSYSTEMET.

Litteraturblad n:o 2, februari 1857

Förslaget till jernväg mellan Tavastehus och Helsingfors, hvars öde snart nog torde blifva afgjort, är den stora frågan för dagen.

För vår del hafva vi icke tilltrött oss något omdöme, om och när jernvägar i landet skola bära sig. Våra yrkanden i frågan hafva icke gått längre, än vi ansett deras riktighet kunna ledas i bevis, d. ä. vi hafva sökt tydliggöra jernvägars företräde framför kanaler, isynnerhet i nordliga klimater, och yrkat, att när helst nya kommunikationer i landet skola öppnas, statens tillgångar för ändamålet icke böra nedläggas i kanaler, utan användas för jernvägar. Denna öfvertygelse, som redan nog allmänt är den rådande, måste utan tvifvel mer och mer vinna stadga, ju mera någon insigt i ämnet sprides.

Icke just förunderligt är det, att nu, då den efterlängtade jernvägen lofvar blifva en verklighet, mången af dess varmaste förespråkare – väggemellan nemligen – ser litet häpen ut och tappat konceptet till det förut ifriga förordandet. Sådant är naturligt vid en så ny och vidtutseende sak, angående hvilken det allmänna omdömet är så föga upplyst och osäkert. Men den på månet håll skönjbara oron har dessutom fått en aldeles speciel väckelse genom en i F. Allm. Tidning införd artikel med signaturen –*, hvilken både genom de nya planer, den lägger i dagen, och genom tydningen, man ger åt den mellan de två tankstrecken hängande krachanen under densamma, verkligen kan väcka farhågor äfven hos de mindre lättskrämda, farhågor nemligen för det så viktiga företagens förfuskande, genom att göra det till medel för andra ändamål, än fäderneslandets andliga och materiela förkofran. Vi skola till dessa planer längre ned återkomma.

Förut skola vi endast i förbigående anföra några detaljer angående förslaget till jernvägen Tavastehus-Helsingfors, hvilkas meddelande kan vara så mycket mera påkalladt, som man hört mycket talas om den ytlighet, hvarmed förslaget i allmänhet skulle vara uppgjort, och isynnerhet beräkningarne för den blifvande persontrafiken blifvit offentligen förklarade vara ur luften gripna.

Den blifvande banans hela längd lärer vara 101 1/2 verst. Dess ändpunkt vid Tavastehus ligger 260,6 fot högre, än den vid Helsingfors. Den passerar dock nära Hyvinge en höjd 136,9 fot högre. Starkaste stigningen blir 1 fot på 150, på en sträcka af tillsamman 15 1/4 verst, hvaremot banan på en väglängd af 11 1/2 verst är horisontel. Djupaste genomskärningen har 27,9 f., högsta dammen 20,9 fot. Gräfningar och fyllningar äro beräknade till 204 442 kub. famnar jordarbeten, 4 923 k. f. bergsprängning dessutom ballastpåfyllning 40 000 kubikfamnar, planering öfver 465 000 kvadratfamnar. Banan leder öfver 4 större broar och 73 kulvertar (trummor) af sten. En af dessa broar, öfver Palajoki å, kommer att ligga 30 fot öfver vattnet. Grunden för banan består omvexlande af lera och sand; på några få ställen möta kärr, som måste utdikas med en beräknand kostnad af något öfvet 25 tusen rubel. Banan går *fyra femtedelar* af sin längd i rak linje, medan den öfriga femtedelen utgör cirkelbågar af 3 000 till 5 000 fots radie. Endast närmast Helsingfors finnes en krökning med 1 500 fots radie.

Våra uppgifters fullkomliga noggrannhet vilja vi icke i sten försvara. De äro dock sådana, att noggrannheten för alla andras, än byggmästarens behof, är fullt pålitlig och tillräcklig. De skola endast tjena till att gifva läsaren ett begrepp om undersökningens art och det förestående

arbetets omfång. Det är i sig sjelf klart, att förslaget uppgörande föregåtts af icke blott de noggrannaste mätningar och afvägningar, utan äfven af jordborrningar, särskilda undersökningar för vattenafledningar m. m.

10 Beräkningen af den blifvande persontrafiken stöder stöder sig på en af erfarenheten mångfaldigt vitsordad metod, den s. k. Egidy's metod, hvilken man äfven lagt till grund för dylika beräkningar i Sverige. Beräkningar enligt densamma för de Tyska jernbanorna hafva ledt till antaganden, hvilka stannat under verkliga passagerarantalet efter

banornas öppnande. I Sverige har man med nedsättning af beräkningens antagande, med afseende å olika förhållanden i Sverige och Tyskland, tillämpat metoden som följer.

Man beräknar den befolkning, som är bosatt inom 3 1/2 mil på ömse sidor om jernvägen, såsom passagerare för banan, med afdrag dock af 25 %.

1:a Den delen af sagde befolkning som bor inom 1/4 mil från banan antages komma att 3:ne gånger (d. ä. 4–25 %) om året färdas på banan 3 1/2 mils väg.

20 2:a Den öfriga delen af samma befolkning (–25 %) anses komma att färdas samma väglängd 1 gång om året.

Det förstås af sig sjelf, att detta icke behöfver tagas efter orden, att icke hvar själ, män, qvinnor och barn far på jernväg. Men af de vägfärdande färdas t. ex. en del 10 ggr 3 1/2 mil, en annan del 5 ggr 10 mil o. s. v. och nya passagerare tillkomma från trakter utom den antagna rayonen och utom banans ändpunkter. Likväl är den närmastboende befolkningen naturligtvis den för trafiken närmast påräknade, och man har derföre funnit beräkningen kunna grundas på antalet af densamma.

30 För Tavastehus-Helsingfors banan har man något afvikit från detta beräkningssätt. Det har nemligen icke blifvit utredt, huru stor den befolkning är, som bor inom 1/4 mil från banan. Man har till denna klass fört endast sammanlagda befolkningen i de båda städerna, men i stället antagit, att den reser 4 gånger om året 5 mil eller 1 gång hela banans längd fram och åter.

40 Detta beräkningssätt motsvarar det antagande, att den inom 1/4 milen bosatta befolkningen mellan båda städerna vid tiden för banans öppnande vore ungefär 20 tusen personer; hvilket påtagligen är något för högt beräknadt. Men man torde dock med afseende på de särskilda förhållanden, om hvilka vi nedanføre skola tala, kunna anse denna högre beräkning hafva skäl för sig.

Likaså har *hela* öfriga delen af befolkningen inom rayonen af 3 1/2 mil beräknats resa en gång om året 5 mil – eller hafva befolkningen hela banans längd. Denna beräkning äf således drygare, än den Svenska, som afdrager 25 % af befolkningen, och äfven drygare än Egidy's, i hvilken för denna befolkning antages en resa om 5 *Tyska* mil, hvarföre äfven i Sverige beräknas blott 3 1/2 Sv. mil.

Genom anförda beräkning får man för befolkningen inom

1/4 mils rayonen 45 084.
 50 för öfriga befolkningen inom 3 1/2 mils rayonen 27 558.
 Enkla resor på banan hela längd 72 642.

Det är nu den senare posten, vi anse vara för högt beräknad, isynnerhet som ifrån brutto folknummern i denna klass rätteligen bort afdragas det antal af 20 000, som ingått i kalkylen för stadsbefolkningen. Enligt Svenska beräkningssättet hade således kalkylen bort blifva följande:

folcknummer	55 117.
af	<u>20 000.</u>
	35 117.
af 25 %	<u>8 779.</u>
	Rest 26 338.

för hvilken befolkning borde räknas 1 resa årligen å 3 1/2 mil, eller på hela banans längd, 10 mil, 9 218 resor: hvarigenom ofvananförda totalsumma skulle reduceras till 45 084 + 9 218 = 54 302 resor.

Härtill kommer ännu, att i följd af kriget, sjukdomar och dåliga år folkökningen på landtbygden icke torde på decennium 1850–60 hafva ökats med beräknade 15 %. 10

Om icke något missförstånd i uppfattningen å vår sida egt rum, är anförda beräkning af persontrafiken, äfven sådan den af oss blifvit reducerad till 54 tusen resor på hela banans längd, kanske något för hög. Summan borde kanske, om Egidy'ska metodens tillämpning i Sverige noga följdes, blifva ännu ett femtusental resor på hela banans längd mindre. Men man kan å andra sidan taga i beräkning det utomordentliga i den blifvande banans läge: att densamma nemligen leder till landets hufvudstad, att dess utgångspunkt (i Tavastehus) har en så stor del af Finland bakom sig, att denna punkt kommer att blifva medelpunkten för en betydlig fartygstrafik, och slutligen att Helsingfors är en sjöstad med ångbåtskommunikation till fremmande orter, hvilken kommunikation år för år måste utvidgas. Egidy's metod skulle dessutom tillåta en högre beräkning, än den Svenska tillämpningen deraf; och då han t. ex. 1841 på en gifven befolkning för Magdeburg-Leipziger banan beräknade för hvar person 2 7/8 resor å 5,08 mil, visade verkligheten 1843 3 4/5 resor å 5,68 mil för första årets trafik, och trafiken steg på fyra år med 25 %. Så ungefär äfven för andra banor, på hvilkas trafik hans beräkningsmetod blifvit tillämpad. 20

Härtill kommer vidare, att afgiften för hela vägen är beräknad i 1:a klassens vagnar till 2 Rub., i 2:a klassens till 1 1/2 Rub. per person. Denna låga beräkning är äfven såsom grundsats förkastlig. Persontrafiken bör göra godstransporten billig, icke tvärtom. Ingen, som begagnar sagde klassers vagnar, bör kunna vänta, att resan på jernväg skall blifva billigare, än vid den så låga skjutslegan i landet. Dennas belopp är det minsta, som billigtvis kan på jernbanan fordras – således i 1:a klassen 3 1/2 Rub., i 2:a kl. 3 Rub. Denna billiga förhöjning af passagerafgiften skulle, äfven om passagerarens antal antages till blott 49 000, bibehålla bruttoinkomsten vid beräknade S. R. 79 906. 30

Godstrafiken är för Tavastehus-Helsingfors banan ganska omständligt beräknad. Beräkningen grundar sig på närvarande konsumtionen i Helsingfors med Sveaborg, utskieppningen från Helsingfors, transporten från Helsingfors till Tavastehus för konsumtion och försäljning, konsumtion af salt, jern m. m. i den landtbygd, som ligger inom banans rayon o. s. v. Några poster kunde man anse för högt tagna, såsom då af spanmåls- och viktualie konsumtionen i Helsingfors 1/3 beräknas få sin tillgång från jernvägsområdet – härtill dock räknade alla de soknar i trakten, som för närvarande handla på Helsingfors. Men kanske är äfven detta antagande berättigadt – ehuru visserligen tillförseln från Ryssland af mjöl och gryn m. m. fyller en ganska betydlig del af ifrågavarande konsumtion. Beräkningen kommer till en totaltransport af 4 921 875 lispund, hvaraf 80 % eller 3 937 500 lisp. antagas komma att tillfalla trafiken på jernvägen. Antagandet, att trafiken skulle ökas med 50 % genom lättad kommunikation, är i vår tanke hellre för lågt än för högt. En del af denna tillökning kan väl vara dragen från andra 40 50

vägar till hafskusten. Men betydligare skall den tillökning blifva, som uppstår genom ökad produktion i anseende till möjligheten att transportera och sälja, och genom ökad konsumition hos producenterna. Denna tillväxt torde likväl icke kunna påräknas redan efter »ett eller två år», såsom man antagit; ehuru man visserligen kan förutsätta, att från den stund, då jernvägens byggande är afgjord sak, klokt folkt nog skall inrätta sina företag med beräkning på dess öppnande.

10 Vi kunna här icke vidare följa detaljerna. Vi tillägga blott, att inkomsten på grund af nämnda beräkningar för gods- och persontrafikens antages till S:r Rb. 157 000. Då derifrån afdrages den beräknande kostnaden för banans förvaltning, driften, underhållet m. m. S:r Rb. 94 000, skulle en nettobehållning återstå af S:r Rb. 63 000 Rb. – motsvarande 4 1/2 % på anläggningskapitalet¹.

20 Det är icke för att tadla – ty ingen kan här noga veta, hvad som är för mycket eller för litet – men vi kunna icke qväfva den önskan, att beräkningen hade blifvit gjord *ytterligt låg*. För att för vår del bidraga till verkningarne af en sådan beräkning, påstå vi, att anförda 63 000 Rb. kunna tryggt strykas ut, och bruttoinkomsten nedsättas till 95 (å 100) tusen rubel, utan att jernvägen likväl upphör att vara en välgerning för alla de landets invånare, som kunna begagna sig af densamma, och en god affär för statskassan. Gagnet för trafiken minskas icke deraf, att företaget icke ger behållning. Och kan i ett land som Finland, der i industrielt hänseende allt ännu ligger i sin linda, och der äfven för den blygsamaste förhoppning minst ett tredubbladt invånartal skall finna riklig näring, kan i ett sådant land statskassan icke i följd af jernbansanläggningar förkorfa sina inkomster med den eländiga summan af 4 % på anläggningskapitalet – ja då är det sannerligen bäst att icke bygga jernvägar, icke heller kanaler, ja icke ens att med nya landsvägar söka upp alla berg och backar, när och fjerran, till trafikens upphjelpande. Ingen kan hjertligare än vi önska, att statsinkomsterna 30 må förkofras, ty de äro för hela landet en rikedom, om de lätt utgå och väl användas; men vi tro, att staten har andra vägar, på hvilka den kan erhålla röntan för en kommunikationsanläggning, än den att förtjena på transporten och låta betala sig vägafgifter. Dessutom, der ett enskildt bolag kunde förtjena 4 %, der förtjenar staten på företaget högst sannolikt ingenting. Hvad man till en början har att önska, är också blott, att företaget må bära de löpande omkostnaderna. Ja om tillochmed något tillskott skulle erfordras de första åren, vore detta icke något så förfärande, endast sedermera behofvet af tillskott för all 40 framtid upphör. Kommer någon gång i verlden banan att under statens förvaltning afkasta 4 1/2 % på anläggningskapitalet, så blir det ingen svårighet att sälja den till vida högre pris, än detta kapitals belopp, och göra medlena lediga att användas till nya företag.

Vi återvända från denna digression till artikelns hufvudsak, från jernvägen till jernvägssystemet.

50 Det vore nemligen mindre väl betänkt, om man ansåge den ifrågasvarande jernvägen i och för sig hafva någon alltför stor betydelse för landet och dess välstånd. Af större vikt kan den vara blott såsom utmärkande början till en ny tid för landets kultur. Med bedröfvelse måste derföre hvar och en, som hoppas på en sådan framtid, se röster höja sig, hvilka för spekulationer, som ingen kan fatta, och som man

¹ Detta lärer numera för all säkerhets skuld vara högre beräknadt, så att behållningen skulle motsvara endast 3 % deraf.

åtminstone tvekar att gifva ett namn, lemna hvarje tanke på hufvudändamålet med jernvägsanläggningarne i detta land.

För vår del kunna vi icke begripa, huru någon annan allmän grundsats för jernvägsanläggningar i Finland skall ens med något sken af förnuft kunna uppställas, än den: att jernvägarne böra utgöra kommunikationsvägar från det inre landet till hafvet. Denna sats är, det det gäller ett till hafvet gränsande och sjöfart idkande land, så klar och obestridlig, att vi icke kunna föreställa oss, att någon på allvar ville sätta dess rättighet i fråga. Det är från hafvet kulturen, den andliga och lekamliga, äfven i detta land trängt in åt ödemarkerna, det är öfver hafvet den ännu får sin näring. Det är till hafvet den fordna ödemarken, nu medvetande om sin kulturs källa, söker att närma sig; det är öfver hafvet den sänder de ringa produkterna af sin jord och sina bebyggares flit, för att mot dem invexla en högre kulturs och rikare länders alster. Hvarje eländig landsväg i vårt fattiga land kan lära den tvekande, hvilken sträckning här är den rätta och enda för alla kulturen främjande kommunikationer – om någon enda tvekande i landet finnes. Ty vi tro icke, att någon bonde skall gifva ett annat svar på frågan, hvart vägen från hans by slutligen skall leda. Kyrkan kan rinna honom först i hågen, sedan närmaste stad; och om denna är en uppstad, far han den helst förbi, vet åtminstone ganska säkert, att den för honom vore värdelös, om derifrån ingen väg skulle leda till sjöstad och hafvet.

Ett lika gifvet korollarium af denna sats är, i anseende till landets egendomliga formation och rikedomerna på sjöar: att jernvägarne skola förbinda insjöarne med hafvet. Men har nyligen sett den utmärkta byggmästaren för Saima kanal, öfverste Ericson, i sitt jernvägsprojekt för Sverige yrka, att jernvägarne borde ledas på afstånd från sjöarne. Det är i sanning svårt, att förstå meningen med detta yrkande ens för de sjöar, om hvilka i projektet fråga är. Mälaren, Hjelmaren, Venern, Vettern. Vål äro dessa sjöar genom kanaler eller såsom Mälaren genom sund med hafvet förenade. Man kunde således säga, att en ytterligare förbindelse genom jernväg är för trafiken i landskapen kring dessa sjöar obehöflig. Men äfven i allmänhet synes detta påstående sakna grund, då beröringspunkter mellan vattentransporten och landtransporten alltid måste verka till bådas fördel, såsom äfven erfarenheten mångfaldigt bevisar. I nordiska klimater, der vattentransporten en större del af året är hämmad, tillkommer ännu behofvet, att under denna tid hålla kommunikationen öppen; och behofvet måste vara desto större, ju lifligare vattenkommunikationen är under de få sommarmånaderna. Öfverste Ericson's påstående kan väl hafva sin skäl, t. ex. i nödvändigheten att med jernvägar betäcka främst de trakter, som förut icke ens hafva några vattenkommunikationer. Men om inga alltför stora hinder möta, måste det äfven för sådana trakter vara en fördel att genom jernvägar sättas i förbindelse med närmaste vattenkommunikationer, isynnerhet der dessa leda till hafvet. Också har öfverste E:s¹ projekt äfven i denna del rönt mångfaldig opposition.

Förhållandet i Finland är, hvad kommunikationerna från sjöarne till hafvet beträffar, så olika mot det ifrågavarande Svenska, att öfverste

¹ Det gör ett märkvärdigt bevis på svårigheten, det nya har att göra sig erkändt, att denna så insigtsfulla och högt ansedda man förut på det bestämdaste förklarar, att »jernvägar icke passa för Sverige», och att han ännu för tre år tillbaka yttrade sig emot jernvägsanläggningar, medan han nu gifvit förslag till ett jernvägssystem för mera än 100 millioner riksdaler.

E:s äfven i allmänhet och för Sverige oantagliga åsigt aldraminst här kan ega någon tillämpning. Saimens vatten äro hittils de enda med hafvet förenade. Våra öfriga vattensystemer i det inre vänta ännu på en sådan förening. Striden mellan jernvägar eller kanaler för dess åstadkommande kunna vi här lemna derhän. Vår tanke är, att denna strid i det bildade Europa är utkömpad, och att den blifvit vunnen för jernvägarne både teoretiskt och praktiskt, hufvudsakligast på den grund, att jernvägar kunna ersätta kanalerna, helt och hållet eller nära nog, men kanaler icke ens göra anspråk på att kunna ersätta jernvägarne egendomliga företräden. I vårt klimat kommer härtill kanalers totala gagnlöshet under större delen af året. Och då här båda kommunikationernas samtidiga utförande förbjuder sig sjelf, emedan landets fattigdom redan gör arbetet för endera till en utmordentlig ansträngning – så kan med den första jernvägen frågan för Finland anses vara faktiskt afgjord, så vidt den rör kommunikationen från sjöarne till hafvet. Alltså blott om jernvägar kan det i detta hänseende blifva fråga. Kan man nu icke bestrida, att första (och egentligen enda) grundsatsen för ett jernvägssystem i Finland är den, att förbinda det inre landet med hafvet, så har man i och med detsamma medgifvit, att jernvägarne böra förbinda det inre landets sjöar med hafvet. Det är visst sannt, att jernvägarne och skeppsfartens på sjöarne samverkan blir inskränkt till en jemförelsevis ringare del af året. Men det vore tanklöst att icke begagna äfven denna fördel, och att, åtminstone så lång tid ske kan, genom sjöarnes bistånd utsträcka rayonen för jernbanornas verksamhet ofta till flerfaldigt deras längd. Och hvar vill man väl söka »det inre landet»? Uppenbart endast kring sjöarne, ifall man dermed förstår icke skog och ödermark, utan odling och menniskor. Ja äfven när det i en framtid blir möjligt att utsträcka jernvägarne öster och vester om sjöarne och sålunda sätta äfven dessa trakter i en snabbare och mindre afbruten förbindelse med hafskusten, skola sagde jernvägar af omständigheternas tvång närma sig sjöstränderna och odlingen.

Detta är det första, som vid uppgörandet af ett jernvägssystem för landet bör komma i betraktande. Det är så hufvudsakligt, att utan afseende derpå man icke ens kan tala om ett system. Ty endast häruti har man en allmän grundsats, hvarpå ett system kan byggas. Alla andra afseenden vid jernvägsanläggningar äro ett mer eller mindre af omtänksamhet och klokhet. Detta ena är oföränderligen grundadt i landets läge, formation och kultur.

Skulle Tavastehus-Helsingfors banan icke i öfverensstämmelse med denna så sjelffallna grundsats leda från det inre landet till hafvet och i följd deraf från det inre landets sjöar till hafvet, vore den verkligen ett tillfällighetens verk, utan betydelse för landets allmänna välstånd och utan framtid.

De särskilda omständigheter, på hvilka man i vår tanke vid jernvägssystemets utförande i andra och tredje rummet har att fästa uppmärksamhet äro: 1:o kuststädernas förbindande genom jernbanor och 2:o banornas ledning genom landets mest bördiga och folkrika trakter.

Vore Finland ett rikt land, med ett högre stående landtbruk och en mera utvecklade manufakturindustri och handel, vore jernvägskommunikation mellan kuststäderna påkallad redan för dess större snabbhet. I närvarande förhållanden är det behofvet af kommunikation under vintern, som hufvudsakligen talar för jernbanornas ledning så, att de tillika förbinda kuststäderna. Kustens sträckning i tvenne linier, som mot hvarandra formera en vinkel, mindre än den räta, företer vid en

blick på kartan främst förbindelsen mellan södra och vestra kusten såsom af landets formation anvisad; ty en sådan följer triangels bas. Lemnar man nu icke den egentliga grundsatsen för systemet ur sigte, så kan icke heller om någon annan förbindelse mellan dessa kuster blifva fråga. Ty man har då blott att med hvarandra förena de linier, hvilka såsom radier i en cirkel från det inre landet dragas till kusterna; och deras förening bör naturligtvis ske, der de mest närma sig hvarandra. Skulle klimatet icke förbjuda det, kunde man väl anse det för tillräckligt, att t. ex. från Päjänes södra ända föra en linie till Finska viken och från Saarijärvi vattнена en annan till den Bottniska; men klimatet gör, att man sålunda skulle vunnit blott en fyra å fem månaders kommunikation, och detta just på samma tid, då äfven hafvet är öppet, – en alltför ringa vinst af de stora kostnader såväl jernvägar som kanaliseringar erfordra. Det blir alltså nödvändigt, om man vill uppnå ifrågavarande ändamål, att sammanbinda jernbanorna i närheten af sjöarne. Och så länge omständigheterna icke medgifva de till södra kusten ledande banornas utsträckande mellan sjöarne längre åt norr, har man ingen annan utväg till föreningens åstadkommande, än att verkställa den sydvest om det vestligaste vattensystemet, eller rättare tvärsöfver detta system i närheten af Tammerfors. Ett sådant kuststädernas förbindande är äfven i det inre landets intresse, emedan detta derigenom sättes i förbindelse med flera punkter på kusten, så att jernbanorna icke blifva ett monopol för den ena eller andra kuststaden, utan konkurrensen mellan flera städer håller det inre landets produkter i pris.

Landets formation hänvisar sålunda till en jernvägsförbindelse mellan de båda kusterna och ger tillika anvisning på den väg, denna förbindelse bör följa. Men klimatet gör en dylik förbindelse äfven mellan städerna på hvardera kusten för sig önskvärd. Man får dock icke glömma, att knappt nog i de rikaste länder trafikerna mellan kuststäder är så stor, att den för sig påkallar en jernvägsanläggning; utan är det hufvudsakligen bådadas trafik med det mellanliggande landet, som förer de från båda utgående jernbanorna tillsammans. Här inträder således afseendet på den tredje ofvan anförda omständigheten, huruvida nemligen det mellanliggande landets kultur och folkmängd gör en sådan förbindelse behöflig och möjlig, möjlig nemligen i den mening, att anläggningen kan bära sig.

Denna omständighet, ehuru i sista rummet åberopad, måste utan tvifvel äfven i Finland blifva den bestämmande för hvarje jernvägs utförande. Ja den skulle genom sin tvingande nödvändighet kullkasta hvarje princip för ett allmänt system, som med den stode i strid. Men fallet är, så vidt vi förmå inse, att fordran på jernvägars anläggande genom landets mest odlade trakter fullkomligt uppfylles, om den ofvan framställda principen strängt vidhålles, att nemligen leda dem från sjöarne till hafvet.

Föras nemligen jernvägslinierna från sjöarne till de kuststäder, som hafva den största tillförsel från det inre landet, så komma de icke blott att gå genom mest odlade trakter mellan sjöarne och hafvet, utan sätta äfven de öfriga odlade delarne af landet, nemligen sjöarnes stränder och omgifningar i förbindelse med hafvet. När dessa linier förenas närmast sjöarne, uppstår äfven en jernvägskommunikation mellan sådana städer på samma kust. Förbindelsen t. ex. mellan Helsingfors och Åbo, Åbo och Björneborg, Björneborg och Wasa, komme väl då att ske på en större eller mindre omväg, men sålunda också genom en större sträcka af odladt land, hvilket likasom till kultur och folkmängd

fördubblas genom den tillförsel, jernvägarne draga till sig från sjöarne och deras omgifningar. Vill man alltså, att en jernvägskommunikation mellan tvenne städer på samma kust skall bära sig, så är det obestridligt den säkraste utväg härtill, att för denna kommunikation begagna tvenne väglinier mellan sjöarne och hafvet. En bana t. ex. mellan Helsingfors och Åbo, 3 à 6 mil från kusten, vore säkert i närvarande tid detsamma som några bortkastade millioner. Men om någon jernvägskommunikation mellan de båda städerna är möjlig, är den det på omvägen förbi Tavastehus och Tammerfors, genom bibanor förbunden med Päjäne och Tavastländska sjöarne öster- och vesterom fallet vid Tammerfors.

En medverkande orsak till det stora företräde, en kommunikation af sistanförda art eger, utom fördelen af det så ojemförligt större område, den komme att förbinda med hafvet, är den, att den blir en väg för exportvaran, icke blott för varor till inhemsk förbrukning.

Vi skulle också tro, att jernvägslinier från det inre landet till kusten hafva de minsta lokala och tekniska svårigheter att öfvervinna. Ty de följa vattendragen och floddalarna; medan linier, parallela med kusten, gå tvärsöfver floddalarna och, på södra kusten isynnerhet, invecklas i dess otaliga, oregelbundna vexlingar af höjd och dal, småkullar och smådålder.

Någon läsare skall kanske anmärka, att vi här såsom det enda möjliga förorda ett förslag till jernvägssystem, hvarvid vi förut uppmangat våra läsare att icke fästa någon vikt. Ja. Hufvudsak var oss då, att söka bevisa jernvägs allmänna företräde i Finland framför kanal. Förslaget till jernvägssystem utgjorde då bisak. Undertecknads öfvertygelse angående systemet var då också alltför osäker, för att kräfva eller tåla något positivare yrkande. Men på ett år kan en öfvertygelse väl hinna komma till nödig styrka. Och med all skyldig undfallenhet kunna vi närvarande stund icke annat, än anse det för en nationalolycka, om någon annan princip för ett jernvägssystem i landet, än den, hvars uttryck är: *sjöarnes förbindande med hafvet*, någonsin komme att göra sig gällande.

Vi påstå intet för eller mot den ena eller andra linien, från och till den ena eller andra orten; vi yrka blott, att alla jernvägslinjer i landet böra hafva detta ändamål, att leda från det inre landet till hafskusten och derföre främst från sjöarne till hafvet.

I strid med denna princip, som för sitt syfte kan kallas den national-ekonomiska uppträder den åberopade insändaren –*– i Finlands Allm. Tidning med en s. k. strategisk jernvägsplan. Det är utförandet af en sådan, utan afseende på jernvägarnes nationalekonomiska vikt för landet, vi skulle anse för en olycka – och vi våga tro det, hvarje tänkande vän af fosterlandet delar denna åsigt.

Sagde Ins:s strategi kunna vi lemna derhän. Utan att känna annat, än hvad ordet ungefär betyder, kan man med all trygghet anse en strategisk väg, som går 8 à 10 mil från kusten, vara af föga värde för dennas försvar, sedan erfarenheten visat, att armeer af 50 000 man kunna landsättas inom några timmar.

Men för Finland gäller dessutom en alldeles egen strategi. En landstigande fiende är en anfallande. Just den årstid, han kan landstiga, är den svåraste för honom att vidare framtränga. Hvarje hans steg kan då af en vida underlägsen styrka hindras. Och den årstid åter, då krigförandet här fordrar jemna krafter, är den landstigne afskuren från all undsättning. Det är en tid af minst sex månader. Och en fremmande

krigshär, hvilken i ett så fattigt, glest bebodt land på ett halft år icke erhåller någon tillförsel, är en förlorad krigshär. Ingen fiende lär vara oklok nog, att göra försöket. Jernvägs-strategin är därför här ett öfverflödsverk.

Finland har vidare något egendomligt äfven i sin politiska ställning. Finska folket har ingen röst i nationernas råd. Det har också därför ganska litet intresse vid de storas strider, såsom de stora torde hafva platt intet intresse i Finska folkets vara eller icke vara. Våra på alla skatter toma berg och våra barkkakor hafva intet inbjudande med sig. 10
Hvad ett sådant folk helst måste önska – och hvad det på sätt och vis eger en mänsklig rättighet till, är att få arbeta sig från barkkakan och med den förenad andlig nöd. Detta påstående strider icke mot erkännandet, att ett sådant folk dock är pligtigt, såsom det alltid torde finnas villigt, att försvara sitt land, äfven om fienden må infinna sig utan allt dess tillgörande eller vållande, och att sådant icke kan ske, om icke någon del af folket bär vapen – såsom äfven ett obehäpnadt folk är eller blir ett odugligt. Men från denna värnpligtighet är ett ofantligt steg till de strategiska jernvägarne – redan därför, att dessa äro ett fäktande mot väderqvarnar. Och då landets ringa materiela utveckling redan gör 20
den minsta bit jernväg, anlagd för denna utvecklings fortskyndande, till en betänkelig sak, så vore det väl öfverdåd, att, lemmande den å sida, använda de få på framtiden anvisade millionerna till strategiska vägar, hvilkas gagn för landet, isynnerhet i den form insändarens funderingar gjutit dem, intet mänskligt skarpsinne torde kunna utgrunda eller göra ens sannolikt.

Samma insändare har vidare gjort suppositioner om framtida fientliga förhållanden, om hvilkas ömtålighet för nationalkänslan han icke bort vänta underrättelser i tidningarne; och det är troligen icke heller blott till hans upplysande, Åbo Tidningar med så i allone sanna och lämpliga ord omnämnt sagde hans suppositoner. Det finnes intet folk 30
i världen, ehuru beredt det än må vara att manligt bära det oundvikliga, när detta som sådant framstår, som icke helst räknar till det omöjliga nödvändigheten att vända sina vapen mot de fanor, under hvilka det stridt öfver ett halft årtusende, och en sådan känsla kan med skäl fordra aktning – åtminstone af hvarje individ, som anser sig tillhöra detta folk. Vi äro öfvertygade, att redan ifrågavarande vink af insändaren gjort hela hans strategiska jernvägsplan – förhatlig.

För vår del vända vi oss också mot densamma icke blott för strategins skuld, utan för den fullkomliga brist på princip, hvarje jernvägsförslag för landet förräder, i hvilket fråga endast är om 40
jernbana från orten x till y – eller hos Ins. kanske hellre: till antingen x eller y , och för den motsats i hvilken denna strategi, som skall föreställa princip, står till allt, hvad enligt vår åsigt bör utgöra den ladande tanken vid alla jernvägsutstakningar i detta land.

Vi hafva icke heller för afsigt, att bestrida gagnet af jernväg till eller från St. Petersburg, när tiden dertill engång är inre. Kunde helst större delen af en sådan jernväg komma till stånd utan anlåtande af Finska statsmedel, kan den visserligen vara en god sak, emedan denna väg blir den enda, som sätter Finland i förbindelse med det Europeiska jernvägssystemet, och emedan då åtminstone samtidigt landets ansträngningar kunde vändas till de kommunikationer, som utgöra dess 50
närmaste behof. Men användandet af medel på denna jernväg, under åsidosättande af andra närvarande vida gagneligare och af behofvet påkallade, vore att lätt sinnigt hämma den inhemska industrins utveckling för decennier.

Våra skäl äro följande. Exporten på St. Petersburg är jemförelsevis ringa. Om man afräknar bomullsfabrikaterna från Tammerfors och kanske ett par andra till tullfri import i Ryssland särskildt privilegierade fabriker, utgöres denna export af smör, vissa år tackjern, ylleväfnader af allmogens hemslöjd, ved m. m. – Landets egentliga exportvara, skogsprodukterna, hafva der ingen afsättning. Smöret, den enda af landtbrukets produkter, som der kan afsättas, står der oftast i lågt pris, icke högre än i Helsingfors, stundom lägre; och så snart såsom i år tullfri införsel får ske till Sverige, ja äfven vid nedsatt tull, är exporten dit vara förmonligare. Likaså blir export till andra länder att föredraga, så snart smörberedningen i landet hinner komma till någon större fullkomlighet. Öfverhufvud har Finland för framtiden icke det minsta hopp, att på St. Petersburg's marknad kunna afyttra sina landtmanprodukter i konkurrens med Rysslands egna. Och det är i sig sjelf klart, att exporten öfver en gräns, öfver hvilken ganska få saker och ting gå tullfritt ut, men allting uton bränvin kommer tullfritt in, aldrig kan blifva af något värde.

Vi skulle nu tro, att det är förväntadt, att börja med lättade kommunikationer för importen, och undertiden lemna exporten och inländska handeln åt sitt öde. Till och med om Herr –*– låter sin jernväg från St. Petersburg till Åbo beröra Päjäne's strand, är detta ett alltför svagt medgifvande åt landets verkliga behof.

Härtill kommer ännu denna imports förhållande till åkerbruket. Vanligast är spanmålsimport till landet förbjuden. Men den inhemska producenten har häraf allsingen fördel; ty förbudet gäller icke Rysk spanmål, mjöl m. m., som alltid kan tullfritt införas. Landet behöfver onekligen utländsk säd, antingen det då är till föda eller till bränvin. Men följden af anförda förhållande är: å ena sidan, att behofvet måste fyllas från Ryssland, utan afseende derpå, om det kunda ske för billigare pris från något annat håll; å andra sidan att spanmålspriset i en stor del af landet beror icke blott af årstiden här, utan af årsvexten i Ryssland, så att äfven i år under medelmåttan spanmålen här står lågt i pris, om god vext inträffat derstädes. Vi äro visserligen icke vänner af prohibitiver; men vi måste dock anse det för rena öfverflödet, att genom en jernväg från Åbo till St. Petersburg sätta ett ytterliga premium på mjölimporten från Ryssland, lika verksamt under goda och dåliga år, mindre eller större behof af utländsk säd i landet – allt detta, förrän lättade kommunikationer finnas för exporten och för den inländska varuomsättningen, så att jordbruket här egt möjlighet hinna någon högre utveckling, och en manufakturindustri hunnit uppstå, som kan göra en jernväg till St. Petersburg gagnelig äfven för någon export af värde.

Men man bör, sedan Tavastehus-Helsingfors banan en gång är beslutet, hoppas, att besagde insändares planer icke skola finna något medhåll. Detta företag torde till vidare vara tillräckligt för landets finansiella krafter. Och vi föreställa oss, att när denna bana blir färdig, allmänna öfvertygelsen skall vara stadgad angående det kommunikationsarbete, som närmast bör följa. Det är icke troligt, att man då skall företaga sig något, som strider mot den syftning, i hvilken detta första företag tillkommit. Dess ändamål kan nemligen icke vara, att förskaffa invånarena i Tavastehus en beqväm väg till Helsingfors, utan att bereda det inre landet en kommunikation till hafvet. Vill man nu fortgå i denna syftning, har man endast valet mellan en bana från Päjäne, hvilken för att med minsta kostnad utföras, måste blifva en bibana till Tavastehus-Helsingfors jernvägen, eller en bana t. ex. från Tammerfors

till Åbo eller Björneborg, hvilken då måste förbindas med Tavastehus-Helsingfors jernvägen, emedan en sådan förbindelse fördubblar båda banornas gagnelighet. Hursomhelst dock dessa linier i en framtid må ledas, deras allmänna riktning bör och kan icke blifva mera än en, från sjöarne till hafvet; och det är då gifvet, att, med undantag af Päjänebibanan, jernvägsarbetet måste draga sig *åt vester*, icke är öster. Det är också der, åt vester, jernvägar komma att genomskära och uppsamla tillförseln från landets bördigaste och mest befolkade trakter. Det är der, jordbruket först har att vänta någon förkofran; det är der manufakturindustrin kommer att uppstå, ty den uppsöker sjelfmant de folkrika trakterna. Vi lemna derhän, om icke äfven Tavastehus-Helsingfors jernvägen i någon mon kan anses för en koncession åt hufvudstaden, och om icke första linien i systemet naturenligare bort dragas längre i vester. Åtminstone kan i vår tanke denna anläggningsställande i första rummet endast deri hafva ett rationelt försvar, att, när bibanan från Päjäne kommer dertill, kanske ingen annan linje skulle kunnat på kortare väg öppna kommunikation till hafvet åt ett större område af det inre landet. Men huru än den saken må anses, så vore det oförsvarligt, att icke nu närmast till denna jernvägsanläggning ställa anläggningen af jernvägslinier genom sydvestra och vestra Finland, och att för vidunderliga planer, sådane som insändarens i Allmänna Tidningen, undanskjuta tillfredsställandet af landets verkliga behof och uppföra dess sannskyldiga nytta.

Östra Finland har i Saima kanal erhållit medlet för sin förkofran, ett medel visserligen icke jemförligt med jernvägar, men som dock hvarken bör eller kan ställas i konkurrens med dessa. Redan en jernväg från Wiborg till St. Petersburg skulle till viss grad öppna en sådan konkurrens, icke genast för kanalen, men för de vid Saimens vattendrag belägna orternas sjöfart, hvilken nu ofelbart kommer att sträcka sig direkt till Petersburg. Men det kan ock förutses, att skulle denna jernväg engång finnas, skulle man snart nog inse det vara i dess och trafikens intresse att gifva den en bibana till Saimens strand.

En dylik konkurrens skulle sjöfarten på landets södra kust underkastas genom —*— insändarens krigiska jernväg från Åbo till St. Petersburg. Huru med denna sjöfart äfven för närvarande är beskaffad, finnes redan deraf, att intet ångbåtsbolag ens med betydligt allmänt understöd kunnat bildas, som skulle förbundet sig att låta sina fartyg gå ensamt på sistsagde ort. Skälet är, att dit icke finnes någon export och, med undantag af sträckan från Helsingfors, hvilken brunns- och badgästerna om sommarn gifva något lif, äfven obetydligt passagerare.

När engång Finland fått en antal jernvägar för exporten och för rörelsen inom landet, och när jernvägen till St. Petersburg äfven blir en behöflig väg till södra och vestra Europa, då kunna dessa förhållanden vara förändrade, och en sådan jernväg kan äfven blifva en väg för export till Ryssland och för ett större antal passagerare. Till dess är den obehöflig och gagnlös — ja den vore öfver all höfva förderflig, om landets tillgångar skulle på den uppföras och intet återstå för de kommunikationer, af hvilkas öppnande landet har att vänta sitt välstånd.

Kanske skall någon läsare anse, att denna vår artikel och bevisning är ett dylikt fäktande mot väderqvarnar, som den åberopade insändarens »strategiska» manövrer. Vi hafva då blott att hänvisa på framtiden. Det skall synnerligen glädja oss, om hans förderfliga planer befinnas vara ett tomt väder. Men skulle de vexe till en storm, finnes

mot en sådan intet annat skydd, än en fast och verksam allmän opinion om, hvad fäderneslandets välfärd kräfvär.

J. V. S.

7 SVENSK LITTERATUR.

Litteraturblad n:o 2, februari 1857

- 10 Bland Svenska vetenskapliga litteraturens alster från senare tid finner man ett arbete af värde för den teologiska vetenskapen och af stort intresse för hvar och en vetenskapligt bildad. Detta arbete är:

SAMLADE SKRIFTER AF THEOLOGISKT OCH RELIGIÖST INNEHÅLL AF C. A. AGARDH. H. I. STHLM 1855, H. II. STHLM 1856.

20 Den snillrika biskopen, botanikern, matematikern och statsekonomen, uttalar i förordet öppet, att han samlat dessa skrifter, för att »freda sitt minne från den förebråelsen, att, då han skrifvit i så många andra ämnen, han skulle hafva vårdslösat och försummat de studier, som lågo hans ämbete närmast.» Också innehålla dessa till volymen ganska anspråklösa häften en sådan samling af lärdom, att väl få män på biskop Agardh's plats i vår tid varit i stånd att förete dylika bevis på idkade »studier». Men den stora lärdomen skulle ega föga intresse med sig, om till den icke komme Förf:s än ovanligare, snillrika och skarpsinniga sätt, att använda densamma. Vid sina undersökningar trampar han icke i de nötta spåren, utan man träffar i dem öfverallt nya

30 åsigtger och nya sammanställningar af det rika materialet. Första häftet bär den särskilda titeln »Om propheterna och Esseerna bland Judafolket». Andra häftet åter handlar »Om de heliga Evangelierernas uppkomst och sanning.»

40 Titeln på första häftet antyder den grundtanke, som genomgår de särskilda undersökningar, åt hvilka detta häfte är egnadt. Förf. visar nemligen, huru hos Judarne endast profeterna egda rätt att skriva böcker. Profeterna åter voro medlemmar af ett samfund, hvars inrättande författaren leder tillbaka ända till Mose's tider. Med sina lärjungar, profeternas söner, bildade de en sluten orden, hvars teori var läran om Messias, hvars högsta utmärkelse var förutsägandet af kommande ting, och hvars religion bar stämpeln af en renare moral, än den judiska offerlärans och verkhelighetens. Vid Judarnes bortförande i Babyloniska fångenskapen stannade profeterna kvar och drogo sig tillbaka till öknen, sydvest om Döda Hafvet. Här utbildade de sig till Esseernas sekt, och en annan gren, som med Jeremias gått till Egypten, fortlefde här i Terapeuternas sekt. Förunderligt nog inträffar det, att från Babyloniska fångenskapen i 500 år framåt, till Christi tid, ingen enda Hebreisk skrift finnes, medan man från denna tid har endast de s. k. apokryfiska böckerna, författade engligt Agardh's åsigt bland Esseerna, men förkastade af Judarne, så att de först med Esseernas och

50 Terapeuternas öfvergång till kristendomen blefvo allmännare bekanta, ehuru då i Grekisk öfversättning.

Det är verkligen märkvärdigt, att teologerna hittills fästet så liten uppmärksamhet vid detta, som det synes, likväl obestridliga faktum, att hos Judarne ett halft årtusende bortåt icke en enda helig skrift författades. Endast muntliga traditioner och förklaringar fortgingo