

skall vara dömdt till mörker för evinnerlig tid. Och hvad som ingår i tidningarne derstädes, sprides lätt vidare till andra utländska blad.

Men medgifvas måste, att ett sådant afvärjande skriftställer i en tidning bör öfvas med sparsamhet. Så mycket mera deremot är ofvan antydda positiva verksamhet påkallad, att nemligen göra den svenska läsande allmänheten bekant med hvad inom det finska lägret tänkes, talas och verkas.

10 Det är en svår uppgift att sålunda skriva icke för sin saks vänner, utan för dess fiender. Men redan derigenom, att Morgonbladet valt svenska språket, icke det finska, har det, så att säga, ställt sig inom fiendens läger. Dess uppgift måste derföre vara att verka på den plats, bladet valt. Att denna dess plats är den rätta, kan finnas deraf, att Morgonbladet från första stund varit den öfriga svenska pressen i landet en nagel i ögat, ehuru bladet afsigtligt så litet som möjligt befattat sig med densamma. Att Morgonbladet fortfarande bibehåller denna sin icke-polemiska ställning, är, såsom sagdt, utan tvifvel rätt. Att upplysa i fråga både om grundsatser och faktiska förhållanden är den väg, som säkrast leder till målet. Att dervid iakttaga någon förbehållsamhet eller förment politik, är ingalunda på sin plats. En rättfärdig sak behöfver icke sky den öppnaste dager. Tvärtom böra syften och fordringar med all bestämdhet framställas, om också derjemte kan blifva nödigt att tillbakavisa öfverdrifter, sådane ingen principstrid kan undgå att framkalla.

30 Emedan det Finska folkets vänner fortfarande understödt Morgonbladet, kan deraf slutas, att de ansett och anse bladets tillvaro för främjandet af dess intressen af behofvet påkalladt. För dem, för flertalet af bladets prenumeranter, vore af redan anförda skäl en tidning af Morgonbladets syfte på Svenska språket icke behöflig. Men det kan antagas, att bladet allt mera tillvunnit sig läsare äfven utom deras krets; och de kunna hvar i sin stad bidra dertill, att dess innehåll blir af andra känt och verkar till att skingra fördomar och vederlägga falska åsigter.

40 Jag inser väl, att redaktionen icke för, hvad här fattats såsom bladets främsta syfte, får förglömma en tidnings allmänna uppgift, att hålla sina läsare tillhanda dagens nyheter och att lemna bidrag till utredande af alla viktigare frågor, som röra eget land och för tiden söka en lösning. Men härom kan dock sägas, att om det ena måste göras, det andra icke får underlåtas. Ty här återkommer det faktum, att bladet skrives på Svenska språket; och det är detta förhållande, som skall vara för dess syfte bestämmande och af detta rättfärdigas. När så sker, måste bladets gynnare och vänner anse detsamma uppfylla sin bestämelse.

J. V. S.

108 NÅGRA LÄRORIKA DATA, HEMTADE UR »CHEFENS FÖR STATSJERNVÄGARNE BERÄTTELSE».

50 *Morgonbladet n:o 21, 26.I 1877*

Dessa Berättelser äro för den, som icke känner mekaniken för deras tillkomst, ett verkligt föremål för undran, så mångsidigt är deras föremål och så i detalj gående är den statistiska behandlingen af detsamma. Det måste öfverhufvud erkännas, att statsjernvägarne äro

väl betjenade. Ingen klagan höres af passagerare eller godstrafikanter – om man undantager vedförsäljare m. fl., som alla vilja hafva sin vara fram då konjunkturen är god. Inga olyckor hafva timat. Tränernas gång är regelbunden. Inga underslef hafva veterligen förekommit. Och redogörelsen är, såsom sagdt, undransvärd.

Erkännandet af allt detta goda är så mycket lättare, som denna uppsats icke skall innehålla någon anmärkning i anförda afseenden. Men Berättelsen lemnar ett material för bedömandet af våra jernvägsföretag i allmänhet, hvilket det synes orätt att lemna obegagnadt. I det följande skola dock endast de i förf:s tanke till lärdom för framtiden viktiga momenter upptagas.

Närmast afses härvid »H:fors–T:hus–S:t P:burgs bandel».

Anläggningskostnaden uppgifves för 1871 till 42 millioner mark, men har 1875 vuxit till 46 millioner. Afdrages från det förra årets summa kostnaden för banan H:fors–T:hus med ungefär 14 millioner, skulle banan Riihimäki–S:t P:burg år 1871 kostat 28 millioner eller jemnt 800 000 mark per mil. Det var denna kostnad, som uppgafs, då anläggningen blef beslutad.

Emellertid finner man nu, att på totala bandelen nedlagts en ytterligare kostnad af 4 millioner. Huru mycket häraf som bör beräknas på H:fors–T:hus-banan, blifver för en laiker i frågan omöjligt att taga reda på. Då denna bana afsynades såsom fullfärdig, kostade den 12 millioner. Men – »kompletteringsarbetena» – en vidlyftig titel, kostade ungefär 2 millioner dertill, allt i runda tal. Som bekant, är den anlagd för dubbelt spår, således antagligen i solidare skala, icke blott försedd med starkare skenor m. m., utan äfven med fullständigare stationsbyggnader o. s. v. Mycken ytterligare »komplettering» torde den icke hafva behöft. Den befriade dessutom Riihimäki–S:t P:burgs-banan från bekostandet af en (den förnämsta) mekaniska verkstad och af en stor slutstation. Just för anläggningens soliditet erhöll den på sin tid strax beröm. Men må vara, att på denna bana räknas 1/4-del af den ökade kostnaden, så återstår för Riihimäki–S:t P:burgs-banan en totalkostnad af 31 millioner, d. v. s. ungefär 885 000 mark pr mil.

En annan ännu svårare sak är att afgöra, när en jernväg är färdig. En invigd skulle säga: när den kan bära all den trafik, hvaraf densamma är mäktig. Men få äro de banor, hvilka från första dag hafva ens hälften af denna trafik. Med rätta undantages derföre till en början en större eller mindre del af rörliga materieler, som efter behof kan kompletteras. Men man kan tills vidare hjälpa sig med mindre antal bygnader och bispår på stationerna, också med obefästade genomskärnings- och bankdoseringar. Åtskillig prydighet kan umbäras. Planteringar m. m. kunna först efterhand åstadkommas o. s. v. i oändlighet – såsom äfven anspråken på Finlands statskassa under de mest bekymmersamma tider rikligen lärt. Här i landet kommer väl åtskilligt deraf, att förhoppningarne på den kommande trafiken måste ställas mycket lågt. Den på H:fors–T:hus banan gaf också en liten uppmuntran. Men för säkert torde kunna anses, att Riihimäki–P:burg banan icke ens vid de billigaste anspråk var färdig, då de stora besparingarne under förslagskostnaden omtalades, samt att denna s. k. besparing sedermera gått med Davids höns.

Oanmärkt må icke lemnas, att på totala bandelen af nära 45 mil komma icke mindre än 95 000 alnar = 5 5/18 mil sido- och bispår. Härtill komma ännu bibanor med deras bispår ungefär 1 2/3 mil, hvilka alls icke kunnat ingå i förslagskostnaden.

Men en annan sida af saken är den, att *trafiken* ännu icke på långt

när kommit till sitt maximum. Huru högt detta får uppskattas, är vederbörande sakkunniges hemlighet. – Dagliga medeltalet af bantågen 1875 var 37,4 tåg med genomlupna 3 339 verst, d. v. s. ungefär 90 verst för hvarje tåg. Fördeladt på hela bandelen skulle verstantalet gifva ungefär 7 1/2 bantåg per dag om 12 timmar eller mera än ett tåg hvar annan timme. Denna uppskattning ger väl icke en fullt riktig måttstock. Ty såsom tablåerna utvisa och berättelsen anmärker, tilltager trafiken proportionsvis mera på kortare sträckor, än på längsta sträckor från ena ändstationen till den andra. Trafiken kan alltså på

10 någon viss kortare sträcka stiga till dess maximum, men på andra och på hela banlägden stanna vida derunder. Endast sträckorna Helsingfors–Riihimäki och Wiborg–Walkeasaari närma sig det angifna medeltalet med nemligen 8 tåg pr dag. Sträckan Petersburg–Levaschevo, om 18 verst, har 10 å 15 tåg pr dag, men såsom känt endast för 2 å 3 sommarmånader. På öfriga sträckor, d. ä. Tavastehus och Riihimäki–Wiborg gå endast 4 å 5 tåg dagligen. Jernvägens 57 lokomotiver hafva varit under ånga pr medium 6 timmar i dygnet, och på hvarje ångtimme komma 10,8 versts genomlupen bana, ballasttåg; dejourering och turer på egen hand inberäknade.

20 Af allt det anförda torde väl kunna slutas att jernvägen ännu har godt utrymme åtminstone för ett fördubbladt tågantal. Och då det numera är godstrafiken som jemförelsevis årligen stiger, blir det väl så mycket lättare att öka tågens antal. Sagde antagande vågar jag dock anse vara alltför blygsamt och tror, att man kommer närmare verkliga förhållandet, om man påstår, att trafiken ännu kan ökas med 200 procent.

Förrän jag öfvergår till en annan serie af data, må det anförda resumeras i följande:

30 1:o. En jernväg med statsbanornas spårvidd kostar effektivt ungefär 900 000 mark pr mil och, om härtill lägges 28 proc. för kapitalrabatt på de lånade medlen och ränta under bygnadstiden, närmare 1 100 000 mark.

2:o. Att det anslagna kapitalet under en lång följd af år af brist på trafik icke gör det gagn, detsamma borde och kunde göra.

Sådan trafiken och inkomsten af densamma nu är, kan det likväl sägas, att de öfverstiga alla förhoppningar. Det måste nemligen i våra förhållanden anses för en god utgång af företaget, att inkomsten betäcker trafikkostnaden. Ty tviflarene hafva i detta hänseende varit

40 legio.

Berättelsens beräkning af rena afkastningen i all ära, torde det dock få afvaktas, huru rummet och nybyggnadskontoret i närmaste framtid ställer sig. Också bör anläggningskostnaden räknas högre. Isynnerhet torde jemförelsen i detta hänseende med de svenska och de engelska jernvägarne vara prekär. Det är dock vackert så, att 45 mil jernväg gifvit i bruttoinkomst år 1875 en summa af 5 miljoner mk, eller 11 500 pr banverst. Samma år gåfvo, om här begagnade uppgift är pålitlig, de svenska statsbanorna af 136 mils längd brutto 15 miljoner kronor, eller 11 000 kronor, må vara 15 750, per banverst. Någon säker grund för

50 jemförelse gifva dessa siffror icke, om icke passageafgift och fraktsatser äro på båda sidor lika. Men om denna differens oaktadt de svenska statsbanorna icke skulle gifva större behållning än de finska i procent af anläggningskapitalet, kan detta facit bero af olika beräkningsätt. Af större kostnadsafdrag för de svenska banorna kan skilnaden icke uppkomma, ty t. ex. för 1876 beräknades driftkostnaden till 44 proc.,

remonten till 12 proc. af bruttoinkomsten. Berättelsen uppgifver samma poster under 5 år till sammanlagdt mellan 58 och 63 proc. för finska statsjernvägen. Men till denna fråga blir framdeles anledning återkomma. Men lärorik är en blick på *godstrafikens art*.

Berättelsen anmärker, att, ehuru de industriela inrättningarne lemnat den hufvudsakliga godstransporten, jordbruket deremot en ringa del, året 1875 häri gjort det undantag, att transporten af det senares alster ökats mot 1874, de förras alster åter minskats. Men effektivt betyder denna variation intet; ty ehuru skogsprodukterna nedgingo från 36 proc. till 25 proc. af hela trafiken, utgjorde cerealierna icke mera än 12 proc. af densamma, största delen mjöl från Petersburg. Af rågmjöl 509 tusen ctr, hafva 300 tusen ctr gått till Wiborg och mellanliggande stationer, resten, såsom det synes, mest till Wesjärvi och Tavastehus, men 19 tusen ctr äfven till Helsingfors. – Likaså har från Petersburg afgått 20 tusen ctr råg och 44 tusen ctr hafra till Wiborg och mellanliggande stationer. Från ena mellanstationen till den andra hafva några tusen ctr passerat, men till Helsingfors anlände endast 471 mot 217 afsända derifrån och från Sörnäs. Korn, 30 tusen ctr, har från Petersburg förts äfven hitom Wiborg; såsom det synes, ända till Tavastehus, samt från Helsingfors och Sörnäs 5 482 ctr mot 1 782 ctr anlända. Äfven af hvetemjöl 123 tusen ctr och en del gryner har från Petersburg gått ända till Tavastehus och Helsingfors. Endast af hafra har ett betydligare belopp 29 tusen ctr anländt till Helsingfors från närmaste stationer, hvaremot 12 tusen ctr afgått från Sörnäs till Tavastehus för militärbehof(?). Smör har anländt till Petersburg 26 tusen, till Helsingfors 9 tusen ctr. Till sistnämnda ort har anländt äfven 12 tusen ctr kött och fläsk, säkert en del från Petersburg.

Det anförda är tillräckligt att visa, huru litet det inhemska landtbruket direkt vunnit på den lättade jernvägskommunikationen. Några tillverkare af bättre bordssmör kunna åt densamma glädja sig. Men landtbrukets indirekta vinst är säkert redan försvarlig, och det är den, som med tiden skall tillvexa, om eljest jernvägarne skola medföra något gagn.

Förhållandet är nemligen, att endast uppköpare för konsumtionen i mycket stora städer kunna begagna jernvägen till transport af landtmannavaror. Likaså en och annan possessionat, hvars egendom ligger väl till, och som kan hålla sig kommissionär på försäljningsorten. Men för bonden, som sjelf måste föra varan till torgs och, då han kommer fram, lega fora, för att medföra den från stationen, blir egen häst och åkdon det billigaste transportmedel. Endast i den mon den lättade kommunikationen framkallar industriela inrättningar i stad och på landet och ökar exporten af vissa naturprodukter, såsom i vårt land af skogsalster, ökas äfven afsättningen af och priset på landtmannavarorna, och producenten får afnämre af små partier på närmare håll. Det torde derföre dröja länge, förrän gagnet af våra jernvägar för landtbruket blir synligt i jernvägschefens berättelse. Men det vore icke svårt att redan nu ur dem reducera något värde för detta gagn, nemligen ur siffrorna för transporterade industriela produkter. Ty hvarje sådan produkt konsumerar ett visst belopp af åkerns och ängens afkastning, förrän den hinner till jernvägen.

Berättelsen begagnar denna eufemism »industriela inrättningar». Egentligast menas härmed sågar. Af 8 1/2 miljon centrer afsändt gods utgöres hälften af skogsprodukter. År 1872 uppgingo de till mindre än 3 miljoner ctr. Men då var också totalbeloppet endast 5 1/3 miljon. Wesjärvi station bidrog 1875 ensam med 800 tusen ctr, nära 1/10 del af

det hela, samt intog i afseende på inkomsten femte rummet¹. Det måste i vårt land så vara, att till en början skogen är jernvägstrafikens bästa stöd. Först sedan vi gjort slut på, hvad naturen ger gratis, tvingas vi att lefva endast på insigt och arbete.

Men af förhållandet med Wesijärvi station och äfven med Tavastehus lærer man sig också uppskatta vigten af, att jernväg förbinder insjö med kusten. Antagligen skall Tavastehus betydenhet nedsättas, sedan banan till Tammerfors nu blifvit öppnad. Men äfven denna väg förmedlar nu enahanda kommunikation; och både den och Lahtisbanan voro en från början afsedd fortsättning och utgrening af Helsingfors-Tavastehus-banan.

Nedskrifvandet af denna uppsats har ingifvit den önskan, att den förträffliga berättelsen kunde kompletteras med en jernvägskarta, icke större än bokens format och upptagande endast stationernas namn, samt, om utan stort arbete möjligt, med en tablå, utvisande inkomsten för några de förnämsta godsartiklarne.

De läsare af Morgonbladet, som taga kännedom af denna uppsats, behagade behålla de i den angifna data i åtanke, tills en tillämpning af det anförda på frågan om de nya jernvägsplanerna hinner följa.

J. V. S.

109 OM TILLGÅNGARNA FÖR BYGGANDE AF NYA STATSJERNVÄGAR.²

Morgonbladet n:o 39 och 40, 16. och 17. II 1877

I.

När man har för afsigt att bygga jernvägar, borde väl företa frågan vara den, om penningar för detta ändamål finnas eller kunna anskaffas. Det synes likväl att döma af tidningsuppsatserna, som om ingen skulle anse någon brist på pengar kunna komma i fråga. Allmänna föreställningen torde väl vara den, att man lånar, hvad behöfligt är. Och härmed kommer man lätt från allt bekymmer i den vägen.

Det kunde derföre vara öfverflödigt att vidare orda om den saken. Och det skulle så vara, om icke med lånandet skulle följa den mindre lätt expedierade frågan om betalandet. Men dessutom öfvar lånandet för sig ett alltför stort inflytande på en lånande stats närvarande och framtida förhållanden, för att icke vid hvarje nytt statslåns upptagande förtjena ett allvarligt öfvervägande.

I afseende på jernväglån är följande resonnement bekant: statslån för produktiva företag äro alltid ganeliga, aldrig vådliga; byggandet af jernväg är ett produktivt företag; alltså o. s. v. Härvid förutsättes naturligtvis, att den jernväg, som skall byggas, kommer att främja landets ekonomiska förkofran. Och då man menar endast jernvägstrafiken, kan det icke gerna påstås, att icke hvarje ny jernväg likasom hvarje ny landsväg har denna egenskap att främja ett lands ekonomiska förkofran. I detta hänseende kan derföre icke något jernväglån

¹ Petersburg	1 626 000 mk.
Helsingfors och Sörnäs	728 000 »
Wiborg	450 000 »
Tavastehus	402 000 »
Wesijärvi	262 000 »

² Artikeln undertecknad J. V. S.