

173 YTTRANDEN VID LANTDAGEN 29. & 30.XI  
1877

*Protokoll fördt hos Finlands Ridderskap och Adel*

Herr *Snellman*, J. V., som yttrade: Utskottets ifrågavarande mom. lyder: »att det af förbemälda kommission föreslagna system måtte i dess allmänlighet godkännas, för att tillämpas vid byggnaden af och rörelsen på såväl nämnda bana som öfriga jernvägar, hvilka i framtiden blifva i Finland anlagda». Vördsammast skulle jag föreslå att först och främst hvad som i denna fråga beslutes icke måtte sträcka sig till alla jernvägar, som i landet komma att under en framtid byggas, ty ingen kan afgöra, hvilka framsteg som kanske i en snar framtid kunna göras i sättet för jernvägars byggande. Dertill kommer ännu att, om det af kommissionen föreslagna systemet antages om också blott för en jernväg i landet, hvilken kommer att byggas, man redan har tillfälle att förvärfa erfarenhet angående dess lämplighet, sedan denna kommit till stånd och trafiken på densamma begynt. Det vore enligt min tanke därför rättare att besluta om systemets användande eller icke-användande blott för den jernväg, till hvilken ständerna nu vid denna landtdag besluta, och lemna framtiden tillsviðare i detta afseende åt sitt öde och kommande landtdags säkert bättre insigt. För det andra skulle jag ödmjukast anse att det ingalunda går an att ens för den jernväg, som kommer att beslutas, antaga kommissionens förslag blott i dess allmänlighet. Ett sådant uttryck är alltför svagt, för att det skulle bestämma något om det blifvande byggnadssättet å den blifvande jernvägen. Jag skulle hålla före att om icke alla, åtminstone det väsentligaste utaf de 7 punkter, uti hvilka kommissionen resumerat sitt förslag, borde tagas under pröfning, och flere eller färre af dessa, i den form de kunna beslutas utaf det höglofliga ståndet, ingå i det allmänna beslutet angående byggnadssättet för jernvägarne. Man kommer då till något bestämdt, och högst önskligt vore enligt min tanke att äfven landtdagen i dess helhet skulle sålunda med bestämdhet afgöra, huru byggnadssättet för den jernväg som beslutes kan blifva, på det ingen afvikelse från dessa bestämningar måtte vid verkställigheten ega rum.

Herr *Snellman*, J. V.: För min del måste jag, oakadt den motsägende förklaring, herr von *Alfthan* gifvit, hålla uppå att detta uttryck i dess allmänlighet vore högst vådligt att antaga. Jag har varit med vid det tillfälle, då det beslöts att bygga Riihimäki—S:t Petersburg banan med lätt öfverbyggnad, såsom det hette, på grund af ett då afgifvet kommissionsutlåtande, hvilket också talade för andra banor än dem vi hafva fått. Jag tror, jag haft äran nämna derom förut, att på tre å fyra dagar var nytt förslag uppgjort på grund af kommissionens utlåtande. Man hade förut ansett omöjligt att bygga våra jernvägar under 120 000 mark per verst, och på dessa tre å fyra dagar fann man att de skulle kunna byggas till 80 000 mark per verst, genom en dylik uträkning som den som finnes i Jernvägsutskottets betänkande N:o 3. Dervid stannade det. Men detta var ett beslut om saken i dess allmänlighet, och, såsom vi alla veta, har äfven S:t Petersburg—Riihimäki jernväg kommit att kosta öfver 100 000 mark per verst, således nära till den gamla förslagssumman. Beslutet hade således ingen verkställighet. Det är väl möjligt att om åtminstone bestämmningen i 2 punkten af kommissionsförslaget, hvarigenom tågens hastighet å banan är bestämd till högst två och en half mil i timmen, införes här i förevarande moment, endast föreskriften blir bestämd, absolut gällande, så kunde detta vara ett starkt band för framtiden vid jernvägars byggande, som skulle göra det

mer eller mindre omöjligt att öfvergå till något tyngre system, än det nu föreslagna. Jag vågar icke hålla derpå, att också högsta skentyngden per fot skulle bestämmas enligt kommissionens antagande till 15 skålpund per engelsk fot; men om det blott ur teknisk synpunkt vore antagligt, skulle jag anse detta ytterligare band ingalunda vore för mycket. Men vågar jag på det allvarligaste yrka, att momentet i utskottets betänkande icke måtte antagas, sådant det lyder, utan att åtminstone sagde andra punkt i kommissionens betänkande infogas. Kanske kunde det stadgas, att det af kommissionen föreslagna systemet skall i dess allmänhet gälla, dock så att de i 1, 2 och 3 punkterna af de i kommissionens yttrande ingående bestämningarna ovilkorligen skola vid jernvägsbyggnaderna följas.

Herr *Snellman*, J. V.: Om i höglofliga Ridderskapet och Adelns beslut skulle ingå, att, jemte det spårvidden af fem engelska fot bibehålles, tågens hastighet å banan bestämmas till högst två och en half mil i timmen, att banans öfverbyggnad inrättas så att de bestående jernvägarnas vagnar kunna löpa å densamma, och i öfrigt det af kommissionen föreslagna systemet så noggrannt som möjligt iakttages, så skulle det af herr Mechelin föreslagna uttrycket komma till heders. Detsamma behöfves alltför väl äfven för öfriga punkter. Fråga kan icke vara derom, att man skulle vilja gå från en spårvidd af fem fot; icke heller torde man vilja inrätta banans öfverbyggnad så, att icke de bestående banornas lastvagnar kunna inkomma på den nya vägen. Men huruvida man vill hålla sig vid tåghastigheten, sådan den är föreslagen, det är en annan fråga. I min tanke vore det högsta önskvärdt, om ständerna kunde i afseende å nu redan byggda jernvägar besluta till en bestämd hastighet, på det icke tillfälliga högre inflytanden måtte göra sig gällande, (bra), utan jernvägsstyrelsen taga till råds endast, hvad för landet gagneligt är. Alltså: bestämmandet om tåghastigheten är derföre viktigt, att det icke medgifver några sådana inflytanden, och att den borttager all frestelse att göra lokomotiverna tyngre och skenorna i följd deraf tyngre, såsom af enhvar känt är, att det tillgått icke endast i smått vid våra banor, utan öfverhufvudtaget i utlandet, att nemligen ökad hastighet fordrat tunga lokomotiver och tunga lokomotiver hafva fordrat starka skenor, och så har man fortgått allt vidare och vidare. Skulle derföre denna punkt 2 i kommissionens förslag bortlemnas, anser jag att detta vore en verklig olycka.

Herr *Snellman*, J. V., yttrade sig sålunda: Öfvertygad derom att säkerligen byggandet af flere banor icke torde kunna beslutas, då det blefve tillräckligt och äfven kan anses för särdeles mycket, om helst en bana blir beslutad, vågar jag för min del hålla före, att sträckan ifrån Davidstad till Nikolaistad skulle erfordra alltför stor kostnad, för att denna bana nu skulle kunna ifrågakomma. Dessutom är det högst problematiskt, om i allmänhet denna sträcka bör antagas eller icke. Och då det säkert också torde vara öfverflödigt och kanske icke rådligt, att nu församlade ständer besluta angående en allmän plan för jernvägsanläggningarna i landet, vågar jag för min del anse att ifrågavarande bana icke bör eller kan ifrågakomma, hvarken för att omedelbart byggas, eller såsom ingående i den allmänna planen. Ett sådant beslut för en osäker framtid och med en så ringa kännedom om förhållandet med de olika föreslagna banorna, som nu kommit denna landtdag till del, vore icke välbetänkt; och får jag derföre för min del föreslå, att det höglofliga ståndets beslut med afseende på denna pricipfråga måtte blifva: att för närvarande icke heller finnes skäl att bygga ifrågavarande bana.

Herr *Snellman*, J. V.: Såväl i sitt första betänkande som det senast afgifna N:o 3 förslår utskottet antagandet af en bana för mellersta Finland, beräknar också kostnaden och anvisar medel för en sådan bana; denna bana är linien Tammerfors–Wasa. Ständerna anhöllo, att denna bana blefve särskildt undersökt, för att öfvertyga sig om, hvilken sträckning som för densamma kunde vara den fördelaktigaste. Det synes således temligen klart föreligga, att det åtminstone varit ständernas syfte att gå in på detta förslag. Jag fattade herr barons och Landtmarskalkens framställning så, att denna punkt först skulle komma till pröfning, då utskottets förslag till banor och banbyggnader komme i fråga. Kanske, om så skett och beslut fattats, att främst bygga denna bana, man lättare kommit till något resultat. Men också, såsom sakerna nu stå, skulle jag ödmjukast anse att med afseende derå att det dock troligen blir äfven höglofliga Ridderskapets och Adelns beslut att, om medel dertill förefinnas, företrädesvis bygga denna bana, diskussionen lättast leder till ett afgörande, om det först afgöres, huruvida vid denna landtdag något annat beslut om blifvande jernvägsbyggnader bör fattas, än angående den bana, hvilken borde byggas med nu disponibla tillgångar. En bana till Österbotten kommer att ingå i hvarje förslag till jernvägsnät. Hvilken väg densamma än går till Wasa, har denna omständighet säkert icke inflytande på nätet i dess helhet. Vid afgörandet i öfrigt för den ena eller andra banan kan skäl förefinnas å dess sammanhang med det gjorda föreslaget till stambansnät. Men så sammanhängande dermed är icke beslutet om byggandet af sagde främst föreslagna bana. Jag har hört, att man ansett det vara kanske icke så alldeles rätt, att en landtdag icke godkänner en föregående landtdags beslut. Det kan också i många fall vara obefogadt. Men i sådana frågor som denna, der det synes böra antagas, att den föregående landtdagen jernförelsevis sväfvat i mörker, och den senare landtdagen, om eljest något framsteg i insigt göres i vårt land och i vårt sekel, såsom i alla länder och alla sekler skett, måste ega ökad insigt, är det fullkomligt i sin ordning att ett möjligen förhastadt beslut icke skall vidhållas. Hvertill sådana beslut tjena, hafva ständerna redan exempel på just med afseende å den österbottniska banans sträckning, hvilken efter ett föregående förordande nu har frångåtts. Att man likväl skulle helt och hållet förkasta det gjorda förslaget till stambansnät, torde icke vara erforderligt. Det vore icke olämpligt enligt min åsigt, om ständerna skulle öppet erkänna att på grund af de upplysningar, som förefinnas, icke något beslut i afseende å det blifvande stambansnätet kunnat fattas, samt underdånigst anhålla, att förslaget, så modifieradt som Hans Majestät möjligen kan finna af omständigheterna påkalladt, må ännu en gång föreläggas ständerna. Att något beslut till byggande af flere banor än den ena, hvartill medel nu möjligen skulle finnas, vore så nödvändigt, på det de ledigblifna skottkärrorna från den förra banbyggnaden må vinna användning, då denna bana slutar, tror jag icke. Finnas penningar, nog få skottkärrorna användning. Har nästkommande landtdag penningar att disponera, så är den säkert icke heller i förlägenhet att hitta på banor att bygga, så att beslut på förhand i detta afseende icke tjena till någonting.

Herr *Snellman*, J. V.: Då utskottet i tvenne särskilda betänkanden förslagit banan Tammerfors–Nikolaistad och denna banas byggande icke heller stött på något allmännare motstånd, så torde det väl vara förhoppning att, om detta förslag af höglofliga Ridderskapet och Adeln antages, Ridderskapet och Adeln skall hafva medhåll i de öfriga stånden. Men så snart Ridderskapet och Adeln inlåter sig på att

bestämman angående nästa bana, då är frågan en annan. För min del betvivlar jag högligen, huru ett beslut i detta afseende kan hafva någon utsigt att vid denna landtdag leda till resultat. Det är visserligen oskyldigt, men det torde också blifva fullkomligt betydelselöst; ty nästa landtdag gör med det beslutet, hvad den landtdagen behagar, och det är säkert att, om det tillkommit under stort motstånd, detsamma till nästa landtdag skall uppkalla starka krafter, för att kullkasta det. Jag antager att, då det är fråga om, hvilken bana som först skall byggas, dermed icke är afgjort, att denna bana nu skall byggas, utan att detta 10 blefve beroende, till dess fråga blir om tillgängliga medel för jernvägsbyggnader. Jag får derföre vördsammast föreslå, för att få större reda i diskussionen, att denna fråga om banan Tammerfors-Nikolaistad, såsom den, hvilken främst bör ifrågakomma, skulle för sig särskildt tagas under behandling och afgöras. Det är ju sedan tillfälle att afgöra, om en dernäst ifrågakommande bana. Det ena sammanhänger icke med det andra. Den förra frågans afgörande torde kunna ske efter en ganska kort diskussion.

30. XI 1877

Herr *Snellman*, J. V.: Jag har icke varit i tillfälle att höra alla skäl som troligen anförts för den åsigt att tillsvidare ingen jernväg i landet skulle byggas. Jag får också för min del bekänna att, i händelse fråga varit om att upptaga ett nytt statslån för jernvägsbyggnader, jag med min obetydliga röst icke skulle hafva bidragit dertill. Men då nu betydliga besparingar föreligga, med hvilka dock något kan uträttas, så förmår jag icke inse, hvad som skulle hindra ett sådant företag, så långt dessa besparingar räcka till, och kanske något litet derutöfver. Jag har icke hört, att någon skulle hafva uppställt förslag till något annat för landet nyttigt företag, hvartill medlen borde anvisas. Och då så är förhållandet, så måste jag för min del anse, att detta påstående att ingen jernväg 30 bör byggas, vederlägger sig sjelf. Yrkar man sådant, så bör man väl uppgifva något förslag, huru medlen skola användas nyttigare än till byggande af jernvägar. Att låta medlen ligga och möjligen förräntas, är en dålig hushållning som icke torde af någon förordas. Ett enda förslag har jag i detta afseende hört, nemligen att den allmänna bevillningen skulle upphöra, och de från den allmänna bevillningen nu utgående utgifterna bestridas antagligen med inkomster från bränvinsbränningsfonden. Detta skulle väl låta säga sig; men man bör icke vara så absolut i fråga om allmän bevillning, att man helt och hållet skulle utstryka densamma. Det kan icke skada att samhällsklasser, som jemförelsevis 40 äro ringa beskattade, med något bidra till för landet allmännyttiga företag. Men detta skulle i all händelse göra endast tre miljoner och litet derutöfver. Också den ärade talare, som gjorde detta förslag, hade icke något att anföra angående användandet af återstående delen af det samlade kapitalet. Jag skall, om jag får tillfälle dertill, äfven för min del yrka derpå, att den öfverflödiga inkomsten af bränvinskatten framdeles icke måtte användas endast och allenast för kommunikationerna, utan anser jag att utan skada ur denna fond kan tagas till exempel medel för uppbyggande af fängelser. Men detta är en annan fråga, en fråga, hvarigenom rikligare anslag kan vinnas för sistsagda ändamål, 50 men likväl ständernas ursprungliga beslut och syften fullföljas. Mången, hvilken bevillningen träffar hårdt, kunde sålunda ifrån bevillningsutgörande befrias. Men detta är, såsom sagdt, en annan fråga. Då intet förslag gjorts, hvartill de nu besparade medlen skulle användas på nyttigare sätt, än till landets kommunikationer, så anser jag yrkandet, att ingen jernväg skall byggas, icke kräfva något bemötande.

Skall således jernväg byggas, så blir frågan, hvilken jernväg borde först företagas. Man har sagt att man derföre, att en plan till allmänt jernvägsnät icke är antagen, icke har fritt val. Det finnes likväl jernvägsriktningar, om hvilka hvar och en kan vara öfvertygad, att de alltid under alla förhållanden skola ifrågakomma. En sådan är otvifvelaktigt Österbottens förbindande med södra Finland och med trafiken på S:t Petersburg. Man kan i min tanke säga, att frågan är om Österbottens förenande med Finland, ehuru jag behåller den vidare utläggningen häraf för mig sjelf. Blir det åter fråga om, hvilken väg en jernvägslinie till Österbotten skall föras, så anser jag för min del att det är olyckligt, om man frångår hvad som ursprungligen vid företagandet af jernvägsbyggnaderna ansetts vara att iakttaga, att nemligen jernvägarne böra förnämligast sammanbinda det inre landet med kusten. En ärad talare har också utförligt och fullt öfvertygande enligt min tanke yttrat sig i afseende å icke endast behofvet utan fördelarne af, att också den bana, som leder till Österbotten, föres sålunda att den kommer att leda ifrån det inre landet till kusten. Jag har häraf inhemtat ytterligare, öfverraskande, slående bevis för att detta är det rätta och att således, om det blir fråga om en bana till Österbotten, den skall föras, såsom föreslaget varit, öster om Näsijärvi, der den kommer att beröra icke obetydliga vattendrag. Jag känner att banan är föreslagen att icke gå långt ifrån Orihvesi kyrka, der förbindelsen med Längelmävesi och dithörande vattendrag är jmförelsevis lätt. Om den lilla vik, som här går upp till närheten af banan, icke är segelbar ända dit, och om man alltså behöfver en liten bibana, så bör den blifva lätt att utföra. Vidare träffar samma bana också Keuru vattendrag både vid Filpula ström, der de stora fallen vidtaga, förbi hvilket regelbunden seglation, icke ens båtferd, kan ega rum, och nordligare vid en vik af Keuru sjö. Öster om denna punkt står vattnet öppet i långa sträckor. Båda sagde vatten äro omgifna af ganska fruktbara och välmående trakter. Huruvida lika mycket trävaruprodukter skall kunna väntas från båda, känner jag icke, men åtminstone hafva skogarne just i Keuru trakten förut ansetts såsom de rikaste i hela landet, ehuru de blifvit något glesare genom den stora transport som derifrån egt rum isynnerhet till Björneborg. En ärad talare har här ingått i en mycket minutiös beräkning, huruvida trävarutransport på jernväg lönar sig. Sådana muntliga kalkyler äro, vågar jag väl säga, omöjliga att följa. Men likväl hafva de blifvit vederlagda i någon mån. För min del skulle jag anse bekymret härom kunna öfverlemnas å ena sidan åt jernvägsstyrelsen och å den andra åt exportörerne eller virkesegarne. Bär sig icke trävarutransporten på jernväg, låter man nog bli dermed. Men man har icke sett, att den minskats derigenom att taxan blifvit dyrare. Bär den sig icke för jernvägen, så är det en gifven sak, att jernvägen fastställer högre taxa. Så länge dessa båda sköta den rörelsen, litar jag uppå deras insigt och kan icke emot den antaga någon annanskalkyler.

En kustbana från stad till stad är, så mycket jag förstår, en fantasi; ingenting vidare. Anläggandet af statsjernvägar till hvarje kuststad vore väl det förunderligaste företag, som man kunde yrka på. Ty frågan kan icke vara den att uppehålla en hel mängd små städer, utan frågan är att gagna hela landet. Skulle hela det inre landet kunna föra sina produkter till en enda hamn, blefve detta säkert för landet förmånligast. Det finnes redan öfverflöd i detta afseende på södra kusten, nemligen då jernvägen leder till Wiborg, till Borgå, till Helsingfors, till Hangö och till Åbo. Men andra omständigheter hafva föranledt dessa många utfarter från jernvägen till kusten. Att de alla

10 äro nödvändiga, lärer blifva svårt att bevisa. Men skulle man företaga sig att i Österbotten föra jernvägen till hvarje stad, Kristinestad och Kaskö inberäknade, då är det säkert att man skulle bygga dessa vägar förgäfvets. Öfver hufvud tror jag, att der det här i landet icke är fråga om transport på längre sträckor än ett tiotal mil från kusten, der behöfvas icke jernvägar. Ty de varor, som hos oss transporteras både för export och från städerna till konsumenterna inom 10 miles område, tåla väl transport per foras. Den ärade talare, jag redan åberopat, yttrade sig för bana från Tammerfors till Wasa österom Näsijärvi, och har uttalat sig om den synnerligen goda förhoppning man kan göra sig om den delen af bansträckan, som går ungefär ifrån Etseri till Nikolaistad, emedan denna bandels omgifning, som går äfven långt åt öster från Etseri, kan anses höra till Nikolaistads export- och import-rayon. Jag känner också dessa trakter ganska väl, och min öfvertygelse är äfven den, att denna del af banan kommer att blifva bland de bästa i landet, om man endast gifver sig tålmod tills den varit i verksamhet någon tid. Den enda bekymmersamma delen af banan torde vara den från Keuru till Tammerfors. Den ligger visserligen på den stora stråkvägen för de till Helsingfors redande ända från Uleåborg, ty de
 20 passera vanligen här genom Ruovesi och Orihvesi, kommande genom Lappo, Kuortane, Alavo. Denna bana kommer således, då den skär denna farväg redan i trakten af Lappo eller något sydligare, väl att få något antal passagerare. Huruvida den också kan begagnas för trävaru- trafik, derom vågar jag icke uttala mig. I någon mån blir detta väl fallet. Till export för södra Finland och S:t Petersburg har dock Österbotten ganska litet; import härifrån något mera, menligen af fabriksvaror och dessa komma väl att föras på jernvägen så långt den räcker. Huruvida varor ända från S:t Petersburg kunna föras denna väg, derom är jag äfven tveksam. Jag tror knappt att man begagnat den
 30 jernväg, som redan finnes till Tammerfors, för att derifrån föra ryska varor vidare uppåt till nordliga Österbotten. Att detta förhållande skulle komma att gälla äfven då banan förlänges, tror jag väl icke. För en del varor från S:t Petersburg skulle väl banan komma att begagnas. Men den tyngre varan mjöl m. m. skall väl fortfarande föras sjöledes. Hvad som icke kan väntas för ögonblicket, kan likväl väntas af framtiden, då i hvarje fall jernvägens nordligaste gräns säkerligen icke kommer att i all tid förblifva linien Etseri–Wasa.

Jag ber slutligen få erinra derom, att Jernvägsutskottet icke en gång, utan tvenne gånger efter en mellantid, som gifvit rum för ytterligare öfverläggningar och som säkert lemnat utskottet ytterligare upplysning, uttalat sig bestämdt för denna bana Tammerfors–Nikolaistad såsom den, hvilken först borde byggas. – Likaså har Jernvägsutskottet uttalat sig uti sitt senare utlåtande N:o 3 bestämdt för banan öster om Näsijärvi. Någon vigt bör väl läggas på utskottets vunna öfvertygelse i detta afseende; och föga nog torde tillit kunna hysas dertill, att här i hastigheten skulle kunna uppgöras någon bättre plan, än mindre med utsigt till framgång. Jag finner visserligen, att Borgareståndet voterat för banan vester om Näsijärvi, och skulle mycket beklaga, om denna åsigt skulle för sig vinna ständens pluralitet. Tills vidare tror jag det
 40 icke. Således på de skäl jag haft äran anföra och på de viktigare skäl, som andra före mig anfört, får jag för min del votera för byggandet af banan Tammerfors–Nikolaistad och dess förande österom Näsijärvi.

50 Angående anslag till banans byggande, är jag visserligen af annan tanke än Statsutskottet. Jag tror att Statsutskottet möjligen icke beräknat alla tillfälligheter, som kunde inträffa, såsom hårda år o. s. v.

och derföre tagit inkomsten af bränvinsskatten allt för säkert, nemligen såsom alla år utgående till lika belopp. Jag är också af den tanken, jag redan haft äran anföra, att det icke så absolut bör hållas derpå att hvarje penni i denna bränvinsskatt skall gå till kommunikationsfonden. Men om ock sålunda besparingarna för banans byggande icke skulle uppgå till 20 miljoner mark, så anser jag ingenting hindra byggandet, om det öfverlemnas åt regeringen att företaga det, när regeringen anser tillgångar kunna säkert påräknas, och om det tillika öfverlemnas åt regeringen att, i händelse något skulle brista i inkomst på kommunikationsfonden, såsom lån i förskott tillskjuta resten ur besparade statsfonder. Detta är för regeringen icke svårt, och det kan vid en kommande landtdag bestämmas, huru dessa lån skola ersättas, troligen ur bränvinsskatten. Börjas banans byggande icke precis 1878 utan 1879, så är ställningen redan en helt annan, och beräkningarne kunna helt annorlunda uppställas. I hvarje fall skulle jag för min del tro, att nödiga penningar icke komma att tryta, utan att med regeringens tillhjälp de medel, som finnas, skola blifva tillräckliga.

Herr *Snellman*, J. V.: Jag måste bekänna, att det är med förvåning jag hörde Jernvägsutskottets förslag. Då Jernvägsutskottet uppretrade gånger afgifvit förslag till byggande af en bana Tammerfors-Nikolai-stad, visserligen derjemte föresläende gillande utaf det jernvägsnät för framtiden, hvarom varit fråga, så kunde jag för min del icke föreställa mig att utskottet skulle hafva gjort dessa tvenne förslag så beronde af hvarandra, att förkastandet af det ena skulle innebära förkastande af det andra, isynnerhet som, såvidt jag vet, åtminstone icke i detta stånd blifvit förklaradt, att förslaget till jernvägsnät vore så odugligt, att det absolut icke kan gillas, utan att yttrandena väl hufvudsakligast gått ut derpå att man icke ansett förslaget vara nog utredt, och icke ansett sig sjelf hafva tillräcklig insigt och vara tillräckligt förberedd att afgöra derom vid denna landtdag, utan velat lemna afgörandet åt kommande landtdagars större insigt. Om ifrågavarande förslag antages eller icke, anser jag detta icke hafva något inflytande på beslutet om en jernväg till Österbotten. Ty att denna jernväg skall komma till stånd förr eller senare, derpå torde väl ingen tvifla. Men jag inser kanske icke, hvilket detta nödvändiga sammanhang vore emellan dessa båda förslag, på hvilket ordföranden i Jernvägsutskottet stödt sig. Jag har hört, att han i hufvudsak föreslår, att ingen jernväg må byggas, och han förenar sig således med dem, som vilja skrinlägga penningarne. Ty han har icke angifvit något sätt, på hvilket de kunde lyckligare för landet användas än till jernvägar. Det vore väl förunderligt, om, då man i alla Europas länder och i alla utom Europeiska länder, som hafva någon civilisation, anstränger sig till det yttersta, för att tillägna sig detta den nyare tidens kommunikationsmedel, man skulle här i Finland handla, – jag säger detta utan att syfta på någons yttranden – så abderitiskt att, då man eger 20 miljoner att använda för detta ändamål, man lägger dem på kistbottnet eller utlånar dem. Jag kan för min del icke förstå, huru ett sådant förfarande alls kan ifrågakomma. Skulle det kunna visas, att landet har andra stora ändamål att fullfölja som, må vara, blefve lidande och som måste ur nöden förhjälpas med dessa penningar, eller kunna bevisas att landet har att sörja för andra stora företag, vida nyttigare än jernvägarne eller ens lika nyttiga som dessa, då skulle jag kanske äfven förena mig derom. Men om några sådana förslag hafva här icke afhörts. Derföre vågar jag ännu en gång upprepa, att under dessa förhållanden jag anser förslaget, att inga jernvägar böra byggas, icke förtjena något bemötande. Herr ordföranden i Jernvägsutskottet

stannade i allmänhet härvid, men han yttrade också några ord till stöd för ett af en ärad reservant afgifvet förslag att leda jernvägen till Björneborg och sedan utmed kusten till Wasa. Om en jernväg från Tammerfors eller Tammerforstrakten till Björneborg kunde verkligen vara mycket att säga, om man vore så långt kommen, att man kunde gå ifrån det förnämsta syftmålet att förbinda det inre landet med hafvet, till biändamålet att förena andra folkrika trakter med kusten, hvilket väl också kunde ega sitt gagn. Men af förstnämnda slags banor behöfvas, såsom jag haft äran anföra, icke många, nemligen för att förbinda det inre landet med hafvet; och vi hafva icke råd att anlägga så många utloppsvägar, som utan att öka produktionen endast konkurrera med hvarandra. Kommer man engång dertill, att hufvudbehovet något så när är fyllt, då må man, såvidt råd och lägenhet finnes, också tänka på banor för kusttrakterna, der rikare befolkning och större produktion kan göra sådana banor synnerligen påkallade. Björneborgs stad skulle hafva hufvudsakligaste gagn af den antydda banan, genom att vintertid stå i förbindelse med S:t Petersburg och kanske delvis med Helsingfors. Föga nog skulle Björneborg begagna omvägen till Åbo genom Tammerfors. Kuststäderna hafva i allmänhet varuutbyte sinsemellan endast i det fall, att fabriker finnas och fabriker i betydligare mängd som behöfva afsättning för sina varor. Då finnes ett varuutbyte emellan städerna inbördes. Mellan Österbottniska städerna hafva mig veterligen nu icke alls något sådant byte egt rum, icke heller någon person-trafik. Der ligga visst invid Björneborg och Kristinestad några fabriker, som man här hört återopas. De äro sådana fabriker, som tillverka för två eller tre socknars behof. I sitt första betänkande har Jernvägsutskottet meddelat tabeller, i hvilka upptages också värdet af hela Wasa läns fabrikation. Dessa jernbruk, tvenne pappersbruk och tre glashyttor tillverka tillsammans, skulle jag tro, för 300 000 mark om året, enligt uppgift från guvernörsembetet, eller litet deröfver. Att för denna stora fabrikation, som också till en del finnes närmare banan Tammerfors–Wasa, än till den föreslagna banan Björneborg–Nikolaistad, att för denna fabrikation leda jernväg hit eller dit, lönar sig sannerligen icke. För mig förblir det en hemlighet, hvad som gifvit en sådan bana, som den af en ärad reservant föreslagna Björneborg–Wasa banan stämpel af att utgöra landets förnämsta behof. För sådant kan deremot anses den bana, hvilken komme att gå från mellersta Österbotten och således utgör början till en förbindelse för hela Österbotten, kusten och det inre af landet, med södra Finland och med Ryssland.

Jag anhåller ännu att få tillägga med afseende å frågan i allmänhet en anmärkning, som jag senast glömde anföra. En ärad talare hade nemligen, för att afskrämma från fortsättning, sagt, att här redan byggts så betydligt med jernvägar att i förhållande till folkmängden vi stå framom rikare länder. Ett sådant sätt att bevisa utgör icke något bevis. Ty då man talar om länder med 6 000 invånare på kvadratmilen, så frågar jag, huru många mil jernväg behöfves, för att der fylla denna befolknings behof, och huru många mil jernväg komme der att finnas på persontalet. Jag antager en jernväg af 10 mil. Man kan väl anse att denna jernväg är för behofvet tillräcklig för en folkmängd på två mils afstånd från jernvägen på vardera sidan om densamma, således för en befolkning på in summa 40 kvadratmil. Befolkningen på dessa 40 kvadratmil skulle utgöra 240 000 personer, när man antager 6 000 innevånare på kvadratmilen. Men att antaga jernvägsområdet till endast två mil är alltför litet, så att man väl kan utsträcka detsamma till



tre och t. o. m. fyra mil, så att på en tio mils jernväg skulle belöpa sig ett antal af 3 à 400 000 invånare. Vi skulle således, för att ega jernvägar i samma förhållande till innevånarantalet, behöfva in summa på sin höjd 50 mils jernväg, och dervid skulle vi stanna. Vi skulle aldrig bygga mera d. v. s. ungefär jernvägen S:t Petersburg–Riihimäki–Helsingfors–Tavastehus. Då skulle vi stå på samma ståndpunkt som de påpekade länderna. Utgör detta något bevis, när det gäller ett land sådant som vårt? Det är ju alldeles klart, att om vi alls vilja hafva jernvägar, så måste vi bygga mångdubbelt mera, emedan vårt land är så vidsträckt och så glest befolkadt. Härtill måste vi komma, härtill måste vi åtminstone sträfva och sätta vår ära deruti, endast vi bygga så, att vi icke ruinera landet. Jag skulle också anse det för orätt, att landet skulle betungas med nya skatter, för att bygga jernvägar. Men om skatterna naturligen stiga och lemna så mycket öfverskott, att räntorna på jernvägslån kunna betäckas, då är det högst önskligt att dessa medel sålunda användas. Jag skulle icke heller anse det för rätt att bygga så, att vi genom upptagande af utländska lån riskera att vår export icke skall återföra det guld som går ut för annuiteterna på lånen. Det är detta som vi måste akta oss för, och derföre är det rätt och försigtigt att icke göra lån på lån. Jag skulle också anse det för orätt att bygga, om våra banor hade visat att de icke betäcka räntan, eller att icke ens kostnaden för trafiken skulle betäckas, såsom tyvärr förhållandet lär vara med Hangöbanan. Om förhållandet skulle visat sig vara sådan äfven på våra statsjernvägar, så vore det skäl att betänka sig, förrän man fortsätter. Men jag hör till min verkliga förvåning, att äfven den nya Tavastehus–Tammerfors–Åbo banan kommer att rikligt betäcka trafikkostnaderne, oaktadt den så nyligen öppnats. Då man är alldeles säker att för denna bana icke behöfva tänka på annat än räntorna på lånen, så kunna vi väl bygga någon ny bana och återigen riskera möjligheten att något år få sörja t. o. m. för trafikostnaderne, hvilket jag dock tror icke skall blifva fallet för den nordligare delen af den bana, som nu är föreslagen. Jag är för min del mycket säker på, att den lika snart som Åbo–Tammerfors–Tavastehus banan skall sköta sig sjelf, och skall sköta sig ganska väl, nemligen till den del, som först skulle byggas, Etseri–Nikolaistad. Om den återstående delen icke skulle bära sig lika bra, så vågar jag dock tro, att risken icke är stor, isynnerhet då nu är fråga att bygga utan att betala ränta på kapitalet. Jag vågar icke längre upptaga ståndets tid; men jag hyser det hopp, att Ridderskapet och Adeln hvarken skall gå in på förslaget att ingen bana bygges, eller på förslaget att bygga rolighetsbanor utmed kusten.

## 174 YTTRANDEN VID LANTDAGEN 3. & 4. XII 1877

*Protokoll fördt hos Finlands Ridderskap och Adel*

Herr *Snellman*, J. V.: Med intresse har jag hört herr *Molanders* andraganden vid behandlingen af Statsutskottets betänkande både i lördag och i dag. Jag kan icke säga annat, än att jag funnit desamma vara välbetänkta, och att jag vore beredd att understödja dem. Men det är dock en sak, som berörts såväl af herr *Molander* som af herr *von Altfhan*, angående hvilken jag skulle önska inlägga en liten protest. Man har nemligen ansett, att försäljning icke borde ske från statens skogar till hvad man anser vara allt för lågt pris, utan att man bör