

"Ryska linjen." 2. [Våra förbindelser med Ryssland.]

Lagergren, Karl Andreas

31 A Br.



National Library
of Sweden

*Kommuniké
Allen
(Pst)*

"RYSKA LINJEN"

II

AV

K. A. LAGERGREN

KAPTEN I VÄG- OCH VATTENBYGG-
NADSKÅREN



SEPARAT UR AFTONBLADET
DEN 15 OCH 17 NOVEMBER 1913

Kungl. biblioteket



0 0000 000107608

Våra förbindelser med Ryssland.

I pressen har på sista tiden förts en ganska livlig diskussion angående våra förbindelser med vårt stora östra grannland, föranledd närmast av de svenska och ryska kommunikationsdelegerades nyligen avhållna sammanträde å Sassnitzfärjan. Särskilt har Svenska Dagbladet intresserat sig för frågan och senast den 31 oktober och 3 november behandlat den å sin ledareavdelning. Tidningen förfäktar i dessa artiklar den åsikten, att tvänne linjer böra upprättas mellan Stockholm och Petersburg, en via Kapellskär och Åbo samt en via Reval. Detta språng i utvecklingen efter den föregående långsamma marschen förefaller genast något omotiverat, och man stärkes i denna uppfattning vid ett något närmare skärskådande av frågan.

Anledningen till att persontrafiken på Ryssland i huvudsak befordrats och fortfarande befordras över Finland beror på flera omständigheter, delvis av samma natur, som dem, vilka tilläto danskarna att under långa tider draga persontrafiken mellan Sverge och Tyskland uteslutande över Danmark med begagnande av danskt tonnage.

Vi få nog erkänna, att svensk oföretagsamhet i båda fallen varit en bidragande faktor till detta missförhållande. Men även helt naturliga orsaker hava förefunnits.

Våra förbindelser med de närmaste grannarna, Danmark och Finland, hava sedan gammalt varit livligare än med de längre bort belägna, Tyskland och Ryssland, och hava därför tidigare framkallat regelbundna kommunikationer. På



grund av det geografiska läget hava därefter trafikförbindelserna med Danmark utsträckts över detta land till Tyskland, liksom förbindelserna med Finland utsträckts till Ryssland.

I överensstämmelse med tröghetslagen, om man så vill, har detta förhållande fortsatt även långt efter det behovet av direkta trafikleder mellan Sverge å ena sidan samt Tyskland och Ryssland å andra sidan gjort sig gällande. Befrärfande Tyskland är detta behov avhjälpt genom tillkomsten av Sassnitz-routen, men för Rysslandstrafikens vidkommande återstår ännu mycket att göra. Visserligen inrättades för fyra à fem år sedan efter många utredningar och lång tvekan en regelbunden veckoförbindelse med huvudsakligen godsbefordran mellan Stockholm och Riga; men denna förbindelse, som från början ansågs så litet bärkraftig, att man fann nödigt på förhand bevilja ett statsanslag för flera år framåt för dess upprätthållande, visade sig omedelbart efter starten otillräcklig för det närmaste behovet, varför samma rederi, som begärde statsunderstöd för den första regelbundna linjen, inom kort utan sådant understöd inrättade en ny regelbunden godslinje på Ryssland.

Dessa båda förbindelser, genom vilka en veckotur och en tiodagarstur regelbundet uppehållas på Riga, äro emellertid de enda direkta linjerna mellan Sverge och dess största, bäst belägna avsättningsområde för industrialster. Persontrafiken går fortfarande i huvudsak den indirekta vägen över Finland och med finska båtar. Det synes vara på tiden, att vi taga denna trafik i egna händer, i synnerhet som leden över Finland aldrig, lika litet som Tysklandstrafiken över Danmark, kan tillfredsställa våra berättigade anspråk med avseende på trygghet, snabbhet, regelbundenhet och bekvämlighet.

Tryggheten på den finska linjen lämnar, såsom allmänt bekant, mycket övrigt att önska, beroende icke därpå, att de finska rederierna underlåta att vidtaga alla möjliga säkerhetsåtgärder, utan därpå, att själva farleden, den trånga, ofta isuppfyllda och dimmiga skärgården mellan Stockholm och Åbo, är synnerligen farlig att trafikera med större passagerarbåtar. Osäkerheten på leden mellan Stockholm och Åbo kan



icke avhjälpas; enda sättet att vinna större trygghet för den ryska trafiken är att välja en annan trafikväg.

Åboledens beskaffenhet omöjliggör även varje ökning av fartygens hastighet vid regelbunden drift, vadan ett bibehållande av linjen över Finland skulle hålla oss kvar på nuvarande stadium beträffande reshastigheten.

Om Stockholm—Åbo-leden måste utdömas för persontrafiken såsom gående genom en lång, trång, tidtals isuppfylld skärgård, som särskilt vid dimma är svår och farlig, ja, t. o. m. beträffande mycket snabba båtar, omöjlig att trafikera, så följer härav, att en eventuell ny led bör äga motsatta egenskaper, d. v. s. hava så kort skärgård som möjligt samt äga isfritt och rent farvatten och i övrigt lämpliga betingelser.

Om man fasthåller vid dessa fordringar vid val av led för trafiken ifråga, är det genast tydligt, att alla hamnar norr om Finska viken böra uteslutas såsom angöringspunkter för linjen, dels emedan sjöfarten på densamma är för mycket besvärad av is under lång tid av året, dels emedan skärgården hindrar användandet av tillräcklig hastighet för båtarna, dels emedan förläggandet av linjen så långt i norr skulle kräva ett omedelbart inrättande av en särskild linje för mellersta och södra Ryssland, dels slutligen, enär det egentliga Ryssland icke äger någon hamn i Östersjön norr om Finska viken, varför linjer, som ansluta till platser norr om detta vatten, icke kunna förmedla trafik »direkt» på Ryssland.

Av de ryska hamnar vid eller söder om Finska viken, som kunna ifrågakomma, måste Petersburg och Riga lämnas ur räkningen av den anledningen, att bägge dessa platser äro blockerade av is under nära nog hela vintern. Dessutom är sjövägen till dem längre än nödigt och lämpligt är, då linjen i huvudsak skall förmedla regelbunden persontrafik, vilken, i motstats till den tunga godstrafiken, föredrar järnvägar framför sjöförbindelser och därför också söker land så långt utåt havet det kan anträffas.

Återstår således på ryska sidan att välja på hamnarna Reval, Windau och Libau. Av dessa ligger Libau för långt åt söder för att linjen skall utan för stor omväg kunna träffa, så att säga, hjärtat av Ryssland; Reval är nog lämpligt beläget

för trafiken på Petersburg, men som angöringspunkt för persontrafiken på södra Ryssland och ryska Östersjökusten lämpar det sig icke. Dessutom är Reval under två à tre månader per år stängd av is, som visserligen icke hindrar upprätthållandet av godstrafik med hjälp av starka isbrytare, men i varje fall omöjliggör regelbunden och bekväm persontrafik. Sjövägen från Reval till svenska kusten är därtill längre än från Windau. Vad åter denna senare hamn beträffar, kan man nära nog säga, att den uppfyller alla fordringar, som kunna uppställas på en god angöringspunkt för en året om strängt regelbunden persontrafikförbindelse mellan Sverge och Ryssland. Hamnen, som ligger ända ute i havsbandet, utan framförliggande skärgård, är just genom detta läge fullt isfri året om, och då farvattnet utanför är rent och alldeles fritt från grund, är den lätt tillgänglig även vid dimma och svårt väder. När härtill kommer, att Windau ligger ungefär mitt på ryska Östersjökusten, räknat från tyska gränsen till Finska viken, och att från platsen utgrena sig järnvägslinjer såväl norrut till Petersburg och ishavskusten, som inåt landet till Moskva och asiatiska Ryssland samt söderut mot Svarta havet, så torde icke kunna förnekas, att hamnen har stora betingelser som anknytningspunkt för en personlinje mellan Sverge och Ryssland i dess helhet.

Mot valet av Windau som överfartsort kan möjligen anföras, att platsen har för liten betydelse som handelsstad. Som svar på en sådan invändning kan citeras, vad svenske generalkonsuln i Petersburg skrev till kommerskollegium i ett utlåtande den 26 april 1907 om en reguljär förbindelse mellan Sverge och Ryssland, nämligen:

»Dessa förbindelser behöva ej en hamn av betydelse; de behöva blott en hamn, som ur navigationssynpunkt är fullt tillfredsställande» etc.

Om Windau sammanfattar generalkonsuln i samma skrivelse sitt omdöme i orden: »Beträffande valet av hamnar, mellan vilka en dylik reguljär ångbåtsförbindelse skulle upprätthållas, vill generalkonsulatet som sin åsikt framhålla, att Windau är den lämpligaste angöringspunkten å ryska sidan» etc.

En undersökning angående bästa överfartsorten å svenska sidan ger vid handen, att på ungefär samma skäl, som anförts beträffande hamnar norr om Finska viken, kan icke gärna någon hamn norr om Stockholm ifrågasättas som utgångspunkt för en rysk personlinje. Om linjen skall förbinda tyngdpunkten av Sverge med Ryssland, får å andra sidan den svenska anöringsplatsen icke förläggas för långt söder om Stockholm. På dessa och andra grunder torde valet böra företagas mellan Stockholm, Nynäshamn och Oxelösund. Vad först Stockholm beträffar, bör redan av det föregående vara tydligt, att den långa infartsleden genom en trång skärgård gör, särskilt vintertiden och vid dimma, Stockholm till en mindre lämplig överfartsort, om fullt regelbundna, snabba och trygga förbindelser eftersträvas. Det kan ju tyckas, att man hellre bör pruta något på fordringarna i detta avseende än uppgiva alla de fördelar, som onekligen skulle vinnas genom att låta sjölinjen utgå från Stockholm. Vad emellertid tryggheten angår, kunna anspråken aldrig sättas för höga. Snabbhet i förbindelserna är och torde ännu mera bliva ett oeftergivligt villkor för persontrafiken, och då det är för framtiden linjen skall inrättas, måste den från början planläggas så, att snabbheten kan ökas i jämbredd med teknikens utveckling. Den största hastighet, varmed en stor passagerareångare kan passera Stockholms skärgård, är emellertid redan uppnådd och använd, varför all utveckling på detta område skulle bliva stängd från början, om Stockholm väljes till överfartsort. Med avseende på regelbundenheten, torde lämpligen kunna anföras, vad nuvarande envoyén Wallenberg, såsom medlem i Handels- och sjöfartskommittén år 1900, skrev om våra ryska förbindelser: »Liksom det torde vara ådagalagt, att järnvägsdrift utan regelbundenhet och dagliga, förut fastställda avgångstider skulle vara något onaturligt och i varje fall icke motsvara sitt ändamål, lika kraftigt önskar jag framhålla, att ett utsträckande av våra järnvägar (över havet) utöver våra gränser och till angränsande länder ovillkorligen måste lyda samma lagar och fylla samma uppgifter som de å land belägna kommunikationerna.»

Mot Stockholm talar även en del lokala förhållanden, såsom svårigheten att få lämplig passagerareförbindelse mellan järnväg och ångbåt. Den långa sjövägen mellan Stockholm och de ryska hamnar, vilka äro användbara som angringspunkter, gör vidare Stockholm mindre lämpligt som utgångspunkt för linjen i fråga. Om betydelsen av lång sjöväg skriver lotskaptene i Stockholms distrikt den 17 september 1908 i en tidningsuppsats angående reguljära förbindelser mellan Sverge och Ryssland bland annat följande: »Med järnväg, som ej hindras av tjocka, storm, is och andra sjömannens vedervärdigheter, kan jag med lika stor precision bestämma min framkomst, om jag skall tillryggalägga 100 eller 200 mil, men ej så med ett fartyg». Om vinterfart genom en lång skärgård såges i samma tidningsuppsats: »Det är gott och väl, att jag kan taga mig fram i isen, men detta är ej alls detsamma som att gå i öppet vatten. Även i ganska måttlig isbildning saktas farten, om jag än forcerar aldrig så mycket. Men i ordinär skärgårdsis går den ned till mindre än hälften, och i svårare is skall man med en vanlig ångare ej kunna taga sig fram med mera än 3 à 4 knops fart, även om rännen är brutna, och är isen ovanligt svår, så får man vänta, till dess isbrytare lämnar hjälp genom att gå omedelbart före stäven. Av detta inses lätt, vilken betydelse vägens längd äger och i synnerhet längden i skärgården.»

Beträffande Nynäshamn och Oxelösund kan sägas, att de bägge äro användbara som överfartsorter för en reguljär rysk linje, såsom varande lätt tillgängliga från havet, isfria och lämpligt belägna i förhållande till de ifrågasatta ryska angringshamnarna. Vid en närmare jämförelse synes emellertid Nynäshamn böra erhålla företräde, enär dels denna hamn ligger närmare såväl Stockholm som samtliga de ifrågasatta ryska angringshamnarna, dels det disponibla hamnutrymmet är större i Nynäshamn, liksom anordningarna för överförande av passagerare mellan järnväg och båt äro lämpligare.

Nynäshamn äger dessutom den fördelen framför alla svenska ifrågakommande hamnar, liksom Windau framför alla ryska hamnar, att avståndet mellan dessa bägge platser är kortare än mellan alla andra hamnplatser å motsatta sidor om

Östersjön söder om Finska viken, samt att segelleden mellan Windau och Nynäshamn går i rak linje i ett fullkomligt grundfritt farvatten ända från Windau till inloppet till Nynäshamn vid Gunnarstenarna.

Av det ovan sagda torde framgå, att Nynäshamn och Windau måste anses som de bästa överfartsorterna för en reguljär persontrafiklinje mellan Sverge och Ryssland.

Som skäl emot valet av nämnda hamnar till angöringspunkter för en dylik personlinje har anförts, att passagerare i allmänhet icke tycka om sjöfärder på öppna havet, utan i stället föredraga till och med längre resor i skyddade skärgårdsleder. Denna anmärkning förfaller emellertid, om på traden insättas moderna ångare med stor dräktighet, vilka, såsom erfarenheterna från Sassnitz-routen visa, äro tämligen okänsliga för den sjögång, som förekommer på Östersjön. Häremot kan återigen invändas, att det skulle bliva alldeles för dyrt att hålla sådana ångare i daglig fart för endast person-, post- och den lättare godstrafiken mellan Sverge och Ryssland. Men även denna anmärkning bortfaller, om linjen göres så snabb, regelbunden, trygg och bekväm, att den kan draga till sig trafiken mellan icke endast Sverge och Ryssland, utan mellan å ena sidan Sverge, Norge, Danmark, England och det övriga västra Europa samt å andra sidan hela det väldiga Ryssland ända bort mot Stilla oceanens kust.

Mot linjen Nynäshamn—Windau kommer vidare möjligen att invändas, att densamma icke förbinder på lämpligt sätt de viktigaste platserna i de bägge länderna, nämligen deras huvudstäder. En jämförelse mellan restiden å den nuvarande förbindelsen Stockholm—Petersburg över Finland under sommartiden och den beräknade restiden å den föreslagna linjen mellan samma platser visar emellertid, att redan genom användandet av den hastighet, som nu tillämpas för snälltågen mellan dels Stockholm och Nynäshamn, dels mellan Riga och Petersburg, samt genom insättandet av persontåg med måttlig hastighet å nuvarande järnvägslinjen Windau—Riga och exempelvis turbin- eller motorfartyg med 18 å 20 knops fart på sträckan Nynäshamn—Windau, kommer man till samma restid mellan Stockholm och Petersburg för båda sträckorna,

över Finland eller över Nynäshamn—Windau. Om den nu mycket låga hastigheten å de ryska järnvägarna något ökas, vilket lätt bör kunna ske, blir restiden över Nynäshamn kortare än över Finland t. o. m. under sommaren. Under vintermånaderna utfaller naturligen jämförelsen ännu mera till Nynäslinjens fördel.

Beträffande förbindelserna på mellersta och södra Ryssland samt Östersjöprovinserna, särskilt Riga, bliva desamma naturligen utan jämförelse bättre över Nynäshamn—Windau än över Stockholm—Åbo.

Av det ovan sagda följer emellertid icke, att linjen Stockholm—Kapellskär—Åbo icke kan hava sitt berättigande såsom förmedlare av trafik på Finland och delvis även på Petersburg. De anförda synpunkterna tala tvärtom, i den mån de kunna vara riktiga, för ett överflyttande av persontrafiken på Finland från den nuvarande leden till linjen Kapellskär—Åbo. Men just denna omständighet är ett ytterligare skäl för att förlägga den direkta svensk-ryska linjen, icke till Stockholm—Reval, utan till Nynäshamn—Windau, enär den förra av dessa linjer skulle komma alldeles för nära och få samma utgångspunkter som Kapellskärslinjen, varigenom en onödig konkurrens skulle skapas, samtidigt med att södra Ryssland fortfarande skulle bliva i saknad av direkt och bekväm personförbindelse med Sverge.

Skola därför två linjer på Finland—Ryssland anordnas, såsom Svenska Dagbladet förordar, torde det vara välbetänkt att förlägga den ena över Kapellskär och den andra över Nynäshamn. Då emellertid Finland redan har en personlinje, och startandet av Kapellskärslinjen kräver byggandet av en ny järnväg, under det att alla järnvägar, som skulle ingå i Nynäslinjen äro färdiga, synes det som om denna senare linje borde först komma ifråga till utförande.

Gävle den 3 november 1913.

K. A. Lagergren.



STOCKHOLM
AFTONBLADETS TRYCKERI
1914
