

ANMELDELSER



Jan-Erik Wiik, *Kejsardömet och storfurstendömet jernbanor*, Forlaget Tipos. Ab, Finland, 2015, ISBN 978-952-93-5113-8. 136 sider, illustreret, pris 15 €.

I præsentationen af bogen hedder det, at den er tiltænkt økonomisk, teknisk og politisk interesserede jernbanehistorikere. Målgruppen er således ganske bred. Bogen består af fem forskellige jernbanehistoriske kildetekster, og de fem tekster er gengivet i deres oprindelige sprog: engelsk, tysk, svensk, norsk og finsk. Hvad det finske angår, kommer anmelderens kvalifikationer til kort, så bidraget fra E.G. Palmer om de finske jernbaners historie frem til 1885 indgår ikke i anmeldelsen. De øvrige kilder er Horace Rumbolds omfattende indberetning fra 1869 til det britiske udenrigsministerium og den norske jernbaneingeniør Thorbjørn Lekves indberetning på baggrund af hans rejsestipendium til Finland i 1886. Derpå følger den østrigske ingeniør Michael Strukels

beskrivelse af det generelle finske transportsystem set fra 1889. Strukel arbejdede i Finland. Bogen slutter af med Helsingfors' byrådsdirektør C.B. Federleys historie og debatskrift fra 1901. Af de fire kilder har de to, der er skrevet af ingeniører, nok overvejende interesse for dem, der er interesseret i de tekniske aspekter ved jernbaneanlæggelse.

Man kan have mange meninger om det formålstjenlige i at udgive ufordøjede kildetekster, men at der formidles autenticitet og mulighed for indlevelse, er denne samling et udmærket eksempel på.

Etableringen af et større jernbanelinjenet kom relativt sent til zarens Rusland og storhertugdømmet Finland. Den første russiske jernbane blev bygget allerede i 1830'erne, men de store afstande og manglen på kapital hæmmede den videre udvikling. Først fra 1850'erne og især i 1860'erne kom der for alvor gang i byggeriet. I Alexander 2.'s regeringsperiode 1855-1885 blev der lagt vægt på modernisering af landbruget (afskaffelse af livegenskabet), spirende industrialisering og massiv udvikling af jernbanenettet.

Kildesamlingens første bidrag vidner om Vestens interesse for den igangværende udvikling. Det er tale om diplomaten Horace Rumbolds omfattende rapport fra 1869 til det britiske udenrigsministerium. Det er spændende læsning, både fordi den detaljeret beskriver de specifikke russiske tilstande og ikke mindst den katastrofale regering under zar Nicolai 1., og også fordi flere af de

spørgsmål, der rejses, synes at være nærmest universelle jernbaneproblestillinger. Hertænkes bl.a. på spørgsmålet om privat og/eller offentlig finansiering og drift af banerne og lokale kontra nationale interesser. Med svag industrialiseringsgrad var det i første omgang landbrugets interesser, som jernbanen især fremmede, men det var mere det internationale marked, der kom til at nyde godt af åbningen af landets enorme kornkammer. En åbning, som kejserdømmet fik etableret ikke mindst i kraft af jernbanen og en opdyrkning af nye arealer. Via bane og skib kunne afgrøderne afsættes til Vesten.

Som i så mange andre lande skuffede jernbanerne som privatøkonomiske investeringer på grund af kombinationen af undervurdering af anlægsudgifterne, urealistiske forventninger til omsætningen, dårligt drevne selskaber og hårde koncessionsvilkår. Det betød, at de fleste russiske (og finske) banestrækninger blev statslige. Da Rumbold skrev, var idealet stadig, at det var private firmaer, der skulle drive banestrækningerne. Gradvis var der dog sket en udvikling i finansieringen med større vægt på de lokale og regionale myndigheders medfinansiering og statsgaranti for jernbanerne i landet. Det var erkendt, at jernbaner kunne være en af nøglerne til at skabe udvikling. Kilden giver også gode oplysninger om de specifikke forhold for de enkelte jernbanestrækninger med vægten lagt på rentabiliteten og organiseringen af driften.

Rumbold slutter af med at slå fast, at Rusland havde et stort potentiale. Når landet havde fået opbygget et effektivt jernbanesystem, ville det træde frem med stor styrke, velstand og magt på godt og ondt. Det ville ske på en måde, som verden hidtil endnu ikke havde set. Helt sådan kom det som bekendt ikke til at forløbe. Jernbanen gør det ikke i sig selv, og den russiske revolution i 1917 var der ingen, der kunne forudse i 1869. Interessant er hans påpejning af, at for landene i Europa tog jernbanenettet typisk udgangspunkt i hovedstaden. Her var udviklingen anderledes i Rusland. Nok fik Sankt Petersborg, Ruslands hovedstad fra 1712 til 1918, landets første lille jernbanestrækning tilbage i 1838, men da jernbanebyggeriet tog sit opsving, var det med Moskva som tyngdepunktet. Den udvikling, mente Rumbold, ville gøre Moskva til landets reelle hovedstad. Selv om der var flere årsager til, at Sankt Peterborg i 1918 måtte afgive positionen som hovedstad til Moskva, har det haft betydning, at byen allerede var landets jernbanehovedstad.

De to efterfølgende ingeniørberetninger er indholdsmæssigt og tidsmæssigt tæt på hinanden. På plussiden må anføres, at jernbanedriften knyttes til de allerede anlagte kanaler og trafikken på de utallige indlandssøer. Man fornemmer tydeligt både konkurrenceforholdet og den gensidige afhængighed af hinanden. De to bidrag er dog nok særlig interessante for de teknikinteresserede. De finske strækninger gennem-

gås strækning for strækning. I forbindelse med anlæggelsen af banen Riihimäki – Sankt Peterborg blev det fra finsk side oprindeligt anbefalet at anlægge en smalsporet bane, ikke mindst af hensyn til billiggørelse af anlæggesudgiften, men her blev der sagt stop fra russisk side. Af militære hensyn dikterede Rusland, at banen skulle anlægges med russisk bredsporvidde. Merudgiften blev betalt af Rusland. Ellers er det især Uleåborgbanen fra 1886, der har Thorbjørn Lekves opmærksomhed. Han giver en ganske tæt redegørelse for både anlægsarbejdet, skinner, broer, stationsbygninger, lokomotiver, vogne, administration m.m. Som en kulturel kuriositet kan det nævnes, at der ved de fleste stationer på strækningen blev anlagt en selvstændig bygning, der blev benyttet til bager-, brygger- og badehus for banens funktionærer. I Finland skulle der være adgang til dampbad!

Efter en kort introduktion til Finlands historie og topografi set fra 1889 er Michael Strukels bidrag næsten en teknisk lærebog i jernbaneanlæg og materiel med eksempler fra de anlagte baner. Det giver bl.a. en fin mulighed for at følge, hvilke lokomotiver der blev anskaffet, såvel som for udviklingen inden for stations- og brobyggeri. Ved den første finske jernbanestrækning i 1862 blev der på nær to broer anvendt træbroer, men i 1875 blev de gradvist erstattet af jernbroer. På de baner, der fulgte efter 1862, blev der kun opført jernbroer. Målt i forhold til landets størrelse havde Fin-

land i 1889 ikke et tæt jernbanenet, hvilket vel ikke kan overraske, når man tager landets gode transportforhold via søer og kanaler i betragtning, men Strukel var ikke i tvivl om, at jernbanen var et middel til at fremme den almene velstand og det kulturelle stade i landet.

Denne antagelse er C.B. Federley helt på linje med i den afsluttende kilde. Her er det igen de politiske aspekter af jernbanerne, der er i centrum. I bidraget fra 1901 gives et kort rids af Finlands jernbaner, både optakten, anlæggelsen og udviklingen. Af nyt i forhold til, hvad de tidligere kilder allerede har fortalt, kan anføres den levende beretning om modstanden imod den første finske bane Helsingfors-Tavastehus. Mange anførte, at landet ikke kunne drage tilstrækkelig nytte af strækningen – prognoserne for passager- og gods-trafikken kunne ikke forsvare de store udgifter. Efterfølgende blev anlægsudgifterne endog væsentlig større end beregnet, bl.a. viste det sig, at brugen af straffefanger var med til at fordyre projektet, og da banen endelig var færdig, lå omsætningen på strækningen i de første år langt under forventningerne. Med andre ord havde jernbaneskeptikernes bekymring ikke været ubegrundet. Da Federley skrev, var der gået 39 år siden ibrugtagningen af den første finske jernbanestrækning. Jernbanestrækninger var nu højt værdsatte og nyetableringer stærkt efterspurgt. Allerede den anden finske jernbanestrækning – banen fra Riihimäki

til Sankt Petersborg – kom dog godt fra start. Anlægget blev billigere end projekteret! Baggrunden var dog tragisk. Finland oplevede i midten af 1860'erne svære misvækst år, som skabte hungersnød i dele af landet. En af følgerne var en sand menneskevandring fra nord til syd. Mange søgte arbejde ved jernbanebyggeriet; så mange, at lønningerne blev presset helt i bund, og arbejdsforholdene blev forværret.

I den korte omtale af Federley nævnes det, at forfatteren var dybt bekymret over den russificering, som hårdest havde ramt jernbanerne. Det lød jo spændende, og straks fik det én til at tænke på diskussionen om jernbanen og jernbanefunktionærerne som middel til at fremme tyskheden i Sønderjylland i perioden omkring år 1900. Jeg har dog ikke kunnet finde tilsvarende antydninger i Federleys tekst. Hvis der er en kritik af myndighederne, så er det for ikke at fremme en stærkere udvikling af de finske jernbaner. Russificeringsaspektet har jeg svært ved at finde i kilden.

Afslutningsvis må det siges, at det er ganske slående, hvor mange elementer fra bogens kilder der er genkendelige i forhold til *Jernbanehistories* tema i 2015 om den fynske tværbane. Man får helt lyst til at skrive jernbanernes meta-historie. Under alle omstændigheder er der faktisk noget at hente i denne lille kildesamling, hvis man generelt er glad for økonomisk, teknisk og politisk jernbanehistorie.

Peter Fransen