

Seglare i skymningen

Yrjö Kaukiainen: *Sailing into Twilight. Finnish Shipping in an Age of Transport Revolution 1860–1914*. Studia Historica 39. 429 s. Helsingfors 1991.

Om man frånser den rent agrara produktionen, har Finlands näringsliv ju sedan urminnes tider vilat på ett underlag av skogsprodukter. De har varit av skiftande slag, och bildar tillsammans en kedja som sträcker sig genom seklerna med handsågat timmer och tjära i ena ändan och trämassa och papper i den andra. Sjöfart och skeppsbyggeri kan strängt taget räknas med i denna kedja, som representerar vårt lands olika försök att utvinna något matnyttigt ur de stora skogarna. Sjöfarten har visserligen inte på länge använt inhemsk råvara för sina fartyg, men sjöfartstraditionen i vårt land har ursprungligen med skogarna att göra.

En av våra kända sjöhistoriker, Yrjö Kaukiainen, har nyligen publicerat ett arbete, som ur sjöfartssynpunkt lägger perioden 1860–1914 under lupp. I det framläggs och analyseras ett förlopp vars skildrande inte bara förutsatt att flitens lampa länge och intensivt har brunnit och belyst vad som avhandlas på över trehundra textsidor, åttio tabeller och nästan hundra bilagesidor. Resultatet är också högintrasant.

Kaukiainens föregångare, de som tidigare skrivit om någon aspekt av Finlands sjöfartshistoria, kan nästan räknas på ena handens fingrar; många av dem är också utpräglad lokalt inriktade och behandlar endast särskilda kustavsnitt. Följande urval är inte fullständigt eller avsett som en komplett förteckning. De äldsta bland de sjöhistoriska arbetena från självständighetstiden är *Åbo Sjöfarts Historia I–III* (1930) av C-E Olin, A. Engström, E. Lundberg och O. Nikula samt *Pohjanmaa ja meri* (1931, diss.) av Elmo Kaila. Den ovan nämnda Oscar Nikulas penna var det också som åstadkom *Malmska handelshuset i Jakobstad* (1948), ett arbete som på sin tid väckte mycket uppmärksamhet som en ovanligt välgjord lokalhistorisk studie som också förmådde belysa mycket av internationellt intresse. Samma år (1948) utkom Georg Kåhres *Under Gustaf Erikssons flagga* och nio år senare Aulis J. Alanens *Der Aussenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert* (Suom. Tiedeseuran toim. B:103). Detta arbete behandlar hela Finlands handel och sjöfart under 1700-talet och ger en allmän bild av de då aktuella sammanhangen.

Härefter utkom Jorma Pohjanpalos dissertation *Suomen kaup-pamerenkulku ja erityisesti linjalukenteen osuus sinä* (Borgå 1949). Den nu föreliggande bokens författare har tidigare bidragit med ett stort antal förtjänstfulla monografier och andra alster. Hans doktorsavhandling

Suomen talonpoikaispurjehdus 1800-luvun alkupuoliskolla (1810–1853) utkom i Lovisa 1970 (Hist.tutkimuksia LXXIX). Av hans övriga arbeten skall här endast nämnas *Koiviston merenkulun historia* (Lahti 1975) och kapitlet 'Merenkulku' i *Suomen Taloushistoria I*.

*

Det är givet, att man kan avgränsa en studie som denna på ett otal olika sätt; och jag vill framhålla att man har skäl att vara tacksam också för de fonder av vetande som tillförts forskningen genom den angreppsvinkel, som nu föreligger. Författarens ambition, nämligen att skriva en bok vars resultat kan användas som en del av en framtida internationell totalbild av världens sjöfartshistoria är lovvärd; men jag tror knappast att han lyckats mindre bra om följande synpunkt beaktats: den aktuella undersökningsperioden infaller helt inom Finlands autonomitid, och undertecknad kan inte låta bli att anse det som en brist, att den roll, som storfurstendömet handelsflotta spelade inom det ryska imperiet förbises. Att försöka evaluera denna roll hade knappast korrumpert den bild som nu framställs. Material för en dylik delstudie hade inte sänkats.¹

Världshandelsflottan ökade fyrfaldigt under perioden 1850–1914. Trots denna kraftiga ökning kan man säga att världens sjötransporter inte ökade i samma grad som världshandeln generellt sett; för vårt lands del inverkade Krimkriget på så sätt, att handelsflottan minskade med hälften (speciellt tack vare den engelsk-franska flottexpeditionen till våra vatten) för att ungefär vid början av Kaukiainens undersökningsperiod åter ha vuxit så att den var 50% större än före kriget. Denna snabba återhämtning hade delvis att göra med ett återuppbyggnadsprogram med subsidier från ryska staten.

Ett karakteristiskt grepp, som Kaukiainen ofta använder, då han mäter olika variabelers inverkan på punkter som ligger på det problemfält han undersöker, är att han ställer faktorerna i relation till varandra: skeppens dagskostnader ses i förhållande till dräktigheten, framförda lastmängder i ton per sjömil. Intressant är en uppgift, som kan nämnas i detta sammanhang, enligt vilken situationen 1870 var den att Sverige per 1000 invånare hade en handelsflotta på 83 registerton, medan Finlands motsvarande siffra var 150. Absolut sett var grannlandets flotta givetvis betydligt större än Finlands.

¹ Ätminstone för åren 1873, 1878, 1881 och 1886 finns den ryska skeppskalendern *Spisokh sudov rossiskago flota, voennaja i torgovaja* som innehåller uppgifter om både den ryska och den finska handelsflottan. För åren 1906–08 finns dessutom skeppskalendern *Russkij torgovij flot, spisokh sudov*.

Det var vanligt att man vid internationella jämförelser under det senaste århundradets andra hälft använde koefficienten 3 som multiplikator för att göra en viss segeltonnagemängd jämförbar med motsvarande ångtonnagesiffra. Riktigt är, att ångtonnagets större effektivitet motive- rade en jämförelse av denna typ; men sant är också, att det täta nät av kolningsstationer som den ännu outvecklade ångfartygstrafiken fordrade, samtidigt gjorde det möjligt för segelfartyg att konkurrera framgångsrikt, i synnerhet på de långa oceanträderna där inga kolningsstationer fanns. Då kolningsstationerna med tiden blev tätare och ångmaskinerna mer avancerade drevs segelfartygen gradvis allt längre ut på världshaven. Finland, som saknade kapital för att i större utsträckning delta i den maskindrivna fjärrtrafiken på oceanerna, började i allt högre grad koncentrera sina inköp av internationellt andrahandsstonnage på segelfartyg, först amerikanska och kanadensiska av trä och senare brittiska, tyska och franska av järn och stål.

Kaukiainen indelar fartygen i Finlands handelsflotta i sex grupper enligt operationsområde: inhemsk kustfart och östersjöfart; nordsjöfart; europeisk sjöfart; atlantisk och oceansjöfart. De flesta fjärrhandelsfartyg var inbegripna i vad som kallas cross-trade: trafik mellan olika utländska hamnar med endast sällsynta besök i hemlandet. Detta gav dessutom ett tillfälle att idka sjöfart året runt utan att behöva bekymra sig om isbildning och andra klimatbetingade besvärligheter.

*

Beträffande källorna för studien visar det sig att författaren haft ett enormt arbete med att räkna om vissa grupper av data, som är behäftade med systematiska fel. Ett exempel på detta är att också prämar o.dyl. under perioden måste räknas in bland segelfartygen, antingen de hade segel för framdrift eller inte. Denna underliga bestämmelse, om vars ursprung det inte är gott att uttala sig, upphävdes först 1918. Övergången från läster till registerton år 1877 innebär en annan svårighet. I överlägset förakt för realiteter stipulerade beslutsfattarna i senaten att en läst framdeles skulle vara = 1.85 registerton, trots att en läst var ett uttryck för en viss lastförmåga och registertonnet mätte en viss volym.

En av författarens huvudkällor, som innehåller ett stort antal intressanta och värdefulla uppgifter om Finlands handelsflotta utgörs av sjöassuransföreningarnas arkiv (1863–1913 och 1863–1907) i Åbo Akademis sjöhistoriska samlingar. Dessa utgör ett par av den sjöhistoriska forskningens guldgruvor, med informationer om seglingspositioner, laster, anrop m.m. erhållna från både inhemska hamnar samt från agenter vid utländska sådana. I en skicklig forskares händer får ett sådant arkiv ett förunderligt liv.

Frågan om förskjutningar i strukturen av det varubestand som världs-

ekonomin förutsatte att skulle fraktas mellan olika punkter på jordklotet var (och är fortsättningsvis) av stor betydelse, liksom ändringar i själva transportvägarna. Man blir dock en aning förvånad över att författaren avfärdar öppnandet av Suez-kanalen år 1869 med bara ett par rader, trots den enorma betydelse denna transporttekniska reform hade på sin tid, med en grundlig ommöblering av praktiskt taget världens alla fjärrtransportleder. Inte minst för Finland hade kanalens öppnade rätt så djupgående konsekvenser i och med att Svarta havets ryska hamnar, som i fyrtio års tid erbjudit goda frakter föll bort ur segelfartygsredarnas kalkyler; marknaderna där övertogs av ångfartygstonnage.

I sin analys av sjöfartens inkomster och lönsamhet har författaren sannolikt haft god hjälp av L. Isserlis' studie över trampfrakterna mellan 1869 och 1935, som utkom i London på 1930-talet. Bruttofrakterna och deras fluktuationer har kunnat beräknas.

Ett källmaterial, som troligen hade varit värdefullt, om man haft tillgång till det, skulle ha utgjorts av de ryska konsulernas rapporter från världens sjöstäder. Det var nämligen så att finska skeppare enligt lag var tvungna att avge vissa rapporter till den lokala ryska konsulen vid besök i utländsk hamn, att avstämpla sin loggbok och att vid köp och försäljning av fartyg informera honom. Detta gällde inte bara finska fartyg, utan givetvis också alla andra som seglade under rysk flagg. Rapporterna sändes sedan vidare till finansministeriet i St. Petersburg.² På dettas avdelning för handel och manufaktur, eller rättare sagt på dess arkiv ligger de antagligen fortsättningsvis, kanske utom räckhåll för västerländsk forskning. Veterligen finns på Handels- och Sjöfartsmuseet på Kronborgs slott utanför Helsingör i Danmark fragment av ett dylikt konsulararkiv, som består av ett antal liggare av olika slag.

*

Den rent empiriska delen av Kaukiainens studie är indelad i tre huvuddelar. Den första behandlar produktionsfaktorerna (utvecklingen av tonnaget, dess värde, kapitalkostnaderna, arbetskraftskostnaderna etc. medan den andra behandlar produktionen (nämligen av transporttjänster: den egentliga användningen av fartygsbeståndet på olika trader och utförda transporter.) Den tredje avdelningen behandlar det ekonomiska resultatet, variationerna i inkomst, kostnadsstruktur m.m. hithörande. Personligen hade jag gärna sett, att befintligt socialhistoriskt material hade utnyttjats mer än vad som är fallet. Den socialhistoriska aspekten har nu helt förbisetts, eventuellt med avsikt. Detta är en rent ekonomisk-historisk studie, vilket författaren också poängterar. Det finns gi-

² Se *Ministerstvo finansov: Sbornik svedenij pa departamentu torgovli i manufaktur: Konsulskij donezenija S. Petersburg b.g.*

vetvis synpunkter, som kan anföras till stöd för en attityd av detta renläriga slag. Onekligen utsätter sig den som försöker balansera på gränsen mellan två vetenskaper för vissa risker.

Men den historiska verkligheten har också andra dimensioner än den rent ekonomiska; en skildring av ett samhällshistoriskt förlopp saknar något, om inte människan, arbetande, kännande och tänkande får vara med. Det är ändå hon och hennes behov som skapat den ekonomiska scenen, det är hon som står bakom kulisserna och styr det hela. Ett mera socialhistoriskt grepp hade enligt min uppfattning gett boken mera kött på benen än vad den nu har. Vi har här haft att göra med en rutinerad fackmans klanderfria arbete; vant och säkert, med stor precision och elegans har han använt den statistiska analysens verktyg. Ändå verkar den bild han mejslat fram ställvis smått anemisk. Man frågar sig, om detta arbete med sitt laborerande med abstrakta begrepp och skarpsinniga kalkyler, som säkerligen leder till ökat djup i analysen, faktiskt också för oss närmare den historiska verkligheten? Men avvägningsfrågor av denna typ är svåra, kanske helt omöjliga att avgöra.

Boken om skeppen som seglade mot skymningen, den skymning som utvecklingen har i beredskap för varje form av föråldrad teknologi, utgör (alla invändningar till trots) en fascinerande läsning. Jag tror Clio nickar helt förnöjt åt dess författare.

Christian Ahlström