

INSJÖTRAFIKEN I FINLAND OCH FÖRHÅLLET TILL ANDRA TRANSPORTMEDEL 1856-1914

Sakari Auvinen

Den internationella utvecklingen från 1700-talet till början av 1900-talet gynnade i stor grad förenandet av stora ekonomiskt betydelsefulla vattendrag. I första hand ville man med detta underlätta fraktrafiken och skaffa bort hinder för den ekonomiska utvecklingen. Således har uppkomsten av kanaler setts som en faktor som snarare ökar än skapar helt ny ekonomisk verksamhet.

På det nordiska planet förverkligades de första stora insjövattnenbyggnadsplanerna i Sverige för att underlätta trafiken och handeln. I Sverige tog man huvudsakligen intryck från England. Trots statsgemenskapen med Ryssland kom intrycken till den finländska vattenbyggnaden för sin del från Sverige, tillämpade efter nationella behov. Det mest betydande av projekten var Saima kanal som blev färdig år 1856. Den för sin del stod som en trafikmässig förebild för alla senare slusskanaler i Finland ända fram till första världskriget.

Det har inte skrivits någon enhetlig presentation om den finska insjötrafikens historia före första världskriget. Det finns inte heller någon statistik över insjötrafiken i Finland för att dra slutsatser av. Som ett bra substitut kan man ändå betrakta de kanalräkens kaper som förts på slusskanalerna. I de officiella statistipublikationerna eller fest böckerna har dessa utgivits bara fragmentarisk. Således är de väsentligaste informanterna om fartygstyper, trafikens regionala fördelning och de fraktade produkterna fortfarande möjliga att få tag på endast med hjälp av arkivforskning av de ursprungliga kanalräkens kaper. Till alla delar har de inte tidigare stått till färskarnas förfogan de varken i Ryssland eller i Finland.

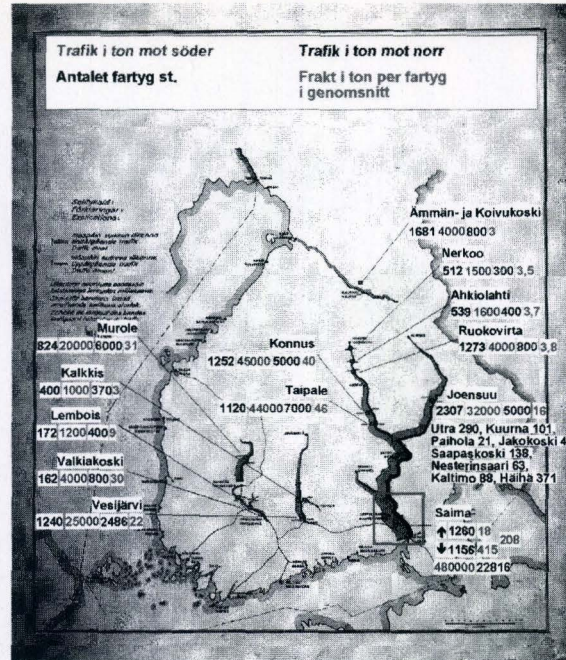
Allt som allt var det möjligt att idka trafik före första världskriget på följande finländ-

ska insjöar, inklusive naturliga farleder: Vuoksens, Kymmene älvs, Kumo älvs och Ule älvs vattendrag, Ladoga samt älvarna i Österbotten och Lappland. Med hjälp av kanalräkens kaper kan man av dessa forska de fyra förnämnda områden som också är de fyra överlägset mest betydelsefulla ur ekonomisk och trafiksynvinkel. Några passagerarsiffror står ända inte till buds men passagerarfartygen kan särskiljas.

Det har tidigare framförts att insjötrafikens historia i grund och botten är trafikens strävanden efter att komma till anslutning av havet. Dessutom framhäver man att landsvägarnas betydelse förminskade efter att vattenvägarna blev bättre och att vattenvägarna förlorade i betydelse efter att järnvägarna blev färdiga. I verkligheten rådde det en motsatt situation före första världskriget. Tillväxten baserades på specialisering och förmånlighet.

När det gäller landsvägar i kanalernas influensområde, finns det starka antydningar om att efter att kanalerna blivit färdiga var det fortfarande lönsamt att frakta sådana produkter som var dyra i förhållande till sin vikt, t ex pälsar, skinn och borst på landsvägarna. På korta sträckor till och med billigare produkter än dessa. Dessutom var landsvägarna mycket användbara till exempel för att transportera levande slakt boskap. På så sätt kom köttet helt enkelt färskare till

Karta 1. Fraktrafik i ton på Finlands slusskanaler och de slussade fartygens antal samt järnvägarna i Finland år 1880.



Källa: KA, TVH II Vesitieosasto kartat ja piirustukset STVK 1879 MMA, SKA, 1851-, 1891-1906 ilmoitukset liikenteestä, Kokonaistilasto kanavaliikenteestä sekä kanavan tuloista ja menoista vuodesta 1851-, Kanavaliikenne 1884- Liikenne Saimaan kanavalla vuodesta 1884.

destinationsort en än om det hade transporterats saltat.

Som helhet ökade insjötrafiken obesträtt, förutom den sinande tjärforslingen på Ule träsk sjösystem. Järnvägarna blev färdiga relativt sent. De trängde sig till vattenvägar nas influensområde först på 1880-talet. Trots det verkade järnvägarna snarare mata kanalerna än beröva dem

deras fraktrafik. Dessutom nådde vattendragens slingriga och långa stråter ett mycket vidare område än järnvägarna. Samtidigt erbjöd de de mest utmärkta färleder för den växande lokaltarfiken. Fraktkostnaderna för vatten transport förminskade också hela tiden och var lägre än på järnvägarna. Det hat till exempel beräknas att insjötrafikens fraktkostnader sjönk ungefär till en tredjedel från år 1860 till år 1913. Å andra sidan utgjorde vintern inte något hinder för sjötransporten eftersom man hann forsla varorna lika väl på sommaren.

Frammot första världskriget hade det byggts 20 slusskanaler i Finland. Deras mått tillät ungefär samma fartygsstorlekar. Det fanns ändå en stor inbördes variation i deras ekonomiska betydelse. I det här sammanhanget är det inte möjligt att gå på djupet med varje kanals verkningar. Med vissa restriktioner kan man ändå beskriva bra de olika aspekterna av hela den finländska insjötrafiken med hjälp av Saima kanal som exempel.

Av insjökanalerna planerades Saima kanal längst och förverkligades till slut under åren 1845–1856 enligt förebilderna av

Göta och Trollhättans kanaler. På grund av dess ekonomiskt sett centrala position blev fraktrafiken på Saima kanal betydligt mera omfattande än på de andra kanalerna. Till exempel år 1880 utgjorde dess fraktmängd i ton 70% av hela den frakt som forslats genom slusskanalerna i Finland och 16% av färder gjorda av fartyg. Även om Saima kanal förblev

förhållande till de andra kanalerna. Trots det var Saima kanals ovanbeskrivna andel av frakten 35% och färder 21% ännu år 1913.

Beräknad i ton var exporten på Saima kanal hela tiden större än importen. Beräknad i mark blev handeln underbalanserad under 1880-talet. Det största skälet till förän dringen var att rysk brödsäd måste importeras mera än tidigare då autarkin förmins kade. Då kunde det i mark angivna underskottet inte täckas av den övriga importen så som tidigare.

Skogsalster utgjorde den överlägset största gruppen av exportvaror. Av dessa var sågvaran allra viktigast. År 1864 var dess relativa andel av exporten i kubikmeter som störst. Då utgjorde sågvaruexporten på Saima kanal över en hälft av den totala finländska sågvaruexporten. Beräknad i mark betydde det ungefär en femtedel av Finlands totala export. Även om mängderna av exporterad sågvara ökade på Saima kanal mot första världskriget, var dess andel ändå förminskande på riksplanet. det är karakteristiskt att trots att det år 1913 gjordes an alla tiders rekord i sågvaruexport och knappt 5% av exporten beräknad i mark.

Karta 2. Fraktrafik i ton i Finlands slusskanaler och de slussade fartygens antal samt järnvägarna i Finland år 1913.



Källa: KA, TVH II Vesitieosasto kartat ja piirustukset STVK 1915
 MMA, SKA, Statistik Journal öhfer Saima kanal 1913, 1851-, 1891-1906 ilmoitukset liikenteestä, Kokonaistilasto kanavaliikenteestä sekä kanavan tuloista ja menoista vuodesta 1851-, Kanavaliikenne 1884- Liikenne Saimaan kanavalla vuodesta 1884.

Trots att Saima kanals relativa betydelse förminskade, var exporten av bräddor och plankor betydande. Fartygen på Saimen tog dem först till kusten där de lastades på nytt i båtar som for till Västeuropa. Utan den här exporten skulle handeln ha blivit underbalanserad redan före 1880-talet. Dessutom ökades underskottet av det att man förbrukade avsevärt mycket pengar i att skaffa kaffe,

socker och salt. Tidvis var dessa produkters andel en femtedel av hela Finland import av motsvarande produkter. Förändringen av exportvärdet påverkades å andra sidan också av det att bergva ruexporten sinade. Det berodde ändå inte på konkurrensen med järnvägarna utan på det att ryssarna miste sitt intresse för den olönsamma förädlingen av sjömalm. Som helhet påverkade järnvägarnas uppkomst importen ännu mindre än exporten. Problemet med importen var ändå fartygens returlaster, oberoende av konkurrensen med landsvägar och järnvägar. Ungefär hälften av fartygen var tunga att återvända utan last. Orsaken var helt enkelt att beräknad i ton fanns det mycket mindre import än export.

Den viktigaste enskilda varan som i alla fall påverkades av järnvägstransporterna var smör. Före järnvägarnas uppkomst fraktades upp till 30% av Finland totala smörexport längs Saima kanal. För långsamma transporter och varmt väder hade ändå ibland försämrat kvaliteten på smöret. Därför hade smörtransporterna en mycket liten riksom-

fattande betydelse efter att järnvägen till i synnerhet Karelen blev färdig år 1894.

Således verkar de som helhet förbättrade vattenvägarna öka handeln på redan existerande produktionsgrenar också på Saimens region. Det har gällde framför allt skogsalster men också andra produkter som var billiga i förhållande till sin vikt. Fram emot första världskriget kunde det för-

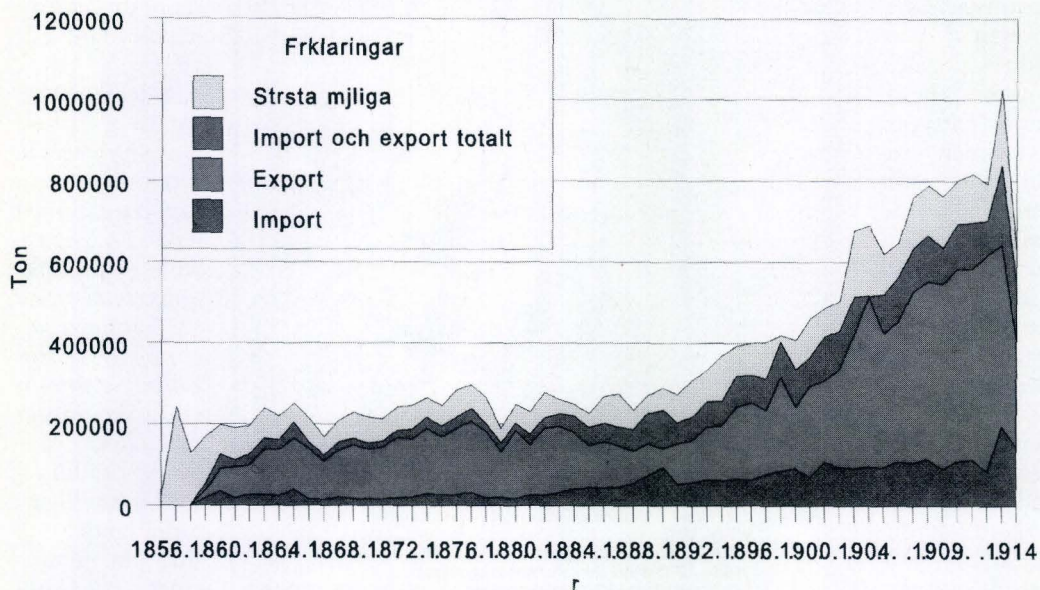
språng i konkurrensen som Östra Finland fått av sina vattenvägar – trots de ökade mängderna – inte längre ensamt garantera en relativt större framgång gentemot övriga Finlands handel. Orsaken var inte vattentrafikens olönsamhet utan att den ekonomiska tillväxten var snabbare i de konkurrerande regionerna.

De ökade fartygsantalen passar också dåligt ihop med uppfattningen att insjötrafiken förlorade i betydelse. I trafiken på Saima kanal syntes detta på det viset att trafiken ökade efter en lång kristid och särskilt från och med 1880-talet trots att järnvägarna till Savolax (1889) och Karelen (1894) blev färdiga. Ända fram till början av näringsbefrielsen år 1879 användes kanalen årligen av ungefär 2000–3000 fartyg. Efter det tog tillväxten fart. År 1913 gjordes det ett nytt rekord med 10 955 fartygsfärder. För att jämna ut säsongfluktuation tillät man dessutom natttrafik då fartygsantalen fortsatte att öka.

De ökade fartygsantalen i insjötrafiken har traditionellt associerats med optimism inför utvecklingen av fartygstyper. Även om ång-

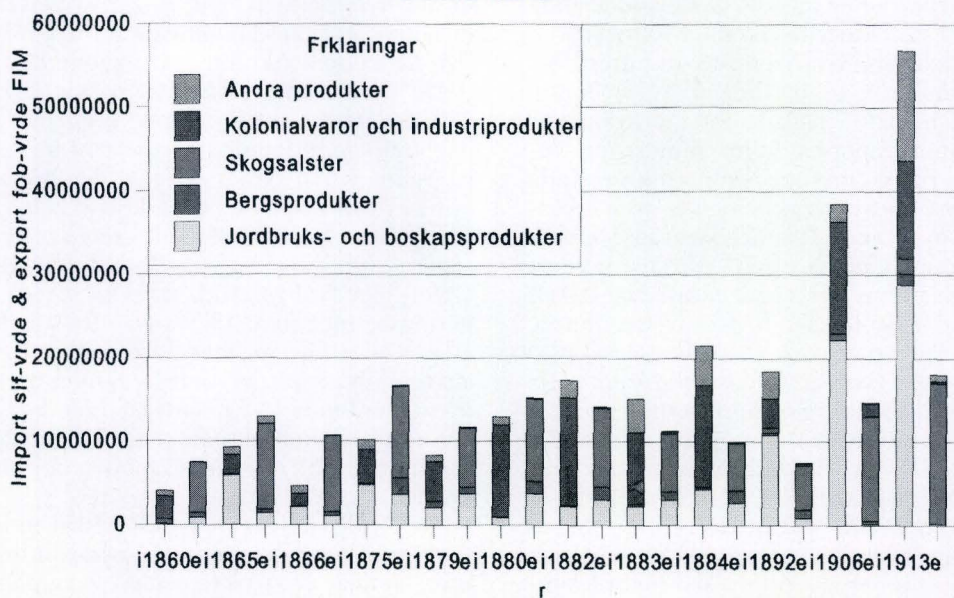
Frakt i ton

Saima kanal 1856-1914



Import (i) och export (e) i varugrupper

Saima kanal



fartygsperioden började på Saimen redan år 1833 och först i Finland, blev ångdrivna fartygen vanligare i mycket långsam takt. Ångans överläge förklarar inte ens den tillökning av fartygmängder som skedde i takt med urbaniseringen från och med 1880-talet. Till en början växte antalet vanliga småbåtar och från och med slutskedet av 1880-talet var det traditionella pråmar, lodjor och galeaser som blev frekventare. Den största förändringen var att man försökte optimera de nya fartygens mått till de största möjliga som tilläts av kanalerna (31 x 7 x 2,4 m).

Å andra sidan är importen och exporten inte den enda faktorn utan lokaltrafiken har en ännu större betydelse. Dessutom förstärks fenomenet mot norr och ju längre borta från kusten man är. Detta syns i fartygsbeståndet så att majoriteten av de dyra och sällsynta ångfartygen koncentrerades på att tjäna

lokaltrafiken på kanalerna och släpa de omotoriserade farkosterna. Antalet färder gjorda med dessa fartyg i lokaltrafiken är betydligt större än när det gäller fjärrsjöfart. Andelen växte inte betydligt mycket senare heller.

Som helhet kan man säga att Saima kanal och de andra kanalerna verkar inte enbart ha förenat insjöar med världens hav, som planerat, utan deras betydelse för fartygstrafiken var störst i den lokaltrafik som nådde högst till kusten. På kusten var Trångsund, Viborgs uthamn, särskilt viktig. Betydelsen av export och import skall ändå inte förbises. Här fungerar insjötrafiken dock snarast som förmedlare. Stödet var andra transportmedel blev utpreglat viktigt i sådana vattenområden där det inte fanns vattentrafikförbindelsen till havet.