

Litteratur

KARI TARKIAINEN:

Från ångans tidevarv

W E Nordström, förlagschef i Ekenäs och flitig hembygdsforskare, har i serien Nyländska öden (del IV) utgett en längre historisk studie kallad "Vision och verklighet. Minnen från ångans tidevarv" (Ekenäs 1976). Studien tar upp de olika planerna under 1800-talets senare hälft att genom kombinerad ångbåts- och järnvägstrafik göra den västnyländska kusten till transiteringsort för handeln över Östersjön. Aktualitet över temat skänker 100-årsminnet av den linjetrafik, som den isgående ångaren "Express" 1877 lyckades etablera mellan Hangö och Stockholm mitt under bistraste vinter.

En förutsättning för den nya förbindelsen var ångkraften. De första ångbåtarna i Finland trafikerade kustlinjer och de första järnvägarna förenade inlandets vattenvägar med kusten. Från en dylik försiktig kommunikationspolitik var steget relativt långt till att utnyttja den nya tekniken till fullo, till snabba stambanor tvärs över landet och vintersjöfart till utlandet från isfria hamnar. I fråga om Hangötrafiken, som i Sverige hade sin motsvarighet i banbygget Stockholm-Nynäshamn, var vägen från idé till förverkligande mycket slingrande. Att "vision" och "verklighet" oftast var helt skilda ting, visar Nordström övertygande.

Visionärer fanns dock, och i mycket olika miljöer. Det spännande i Nordströms ovanligt dramatiska hembygdsbok är mötet mellan de småborgerliga lokala krafterna, som i god tro ville förbättra Ekenäs' kommunikationer, och representanterna för storfinans

och storspekulation från S:t Petersburg, som var ute efter snabba vinster i järnvägsbranschen. Att författaren kan sina nylänningar, bland vilka eldsjälens vicekonsul Frithiof Hultman intar första platsen, förvånar inte. Det är däremot värt en eloge, att han också lyckas lösa svåra problem inom det internationella finansväsendet och skildra dess representanter Axel Daniel Gisiko och Charles Hoffmann.

Spekulationerna resulterade i ett privatägt järnvägsbolag som öppnade bansträckan Hyvinge- Hangö och gick därefter nära nog i konkurs utan att ha lyckats få den vintertida passagerar- eller godstrafiken från Petersburg att gå via västra Nyland. Banan köptes av de finska statsjärnvägarna och kom mest att tjäna det lokala trafikbehovet mellan Ekenäsbygden och Helsingfors. Med de isgående ångbåtarna gick det något bättre. De fick en synnerligen viktig uppgift, postbefordran mellan Sverige och Finland. Veckors, ibland månaders eftersläpning under vinterhalvåret i nyhetshänseende upphörde i Finland, som nu blev knutet till det europeiska informationsnätet året om.

Nordströms arbete präglas, trots att källhänvisningar saknas i texten, helt av en fackhistorikers säkra grepp. Framställningen är livfull och fångar säkert sin läsekrets. Man har all anledning att lyckönska författaren och hoppas på en god fortsättning på serien Nyländska öden och det västnyländska historientresset.