

Helsingfors – Piter

Den som har läst morgontidningen under de senaste månaderna torde ha noterat att restiden för passagerartåget mellan Helsingfors och S:t Petersburg snart halveras från sex till tre och en halv timme. Finska och ryska statsjärnvägarna har tillsammans investerat i ett italienskt snabbtåg vars ena hälft redan anlant. Nu provkörs underverket inför premiären i december 2010. Det kompletta tåget kommer att rymma 350 passagerare och när alla banarbeten är gjorda ska det susa fram med över 200 kilometers hastighet i timmen. I början sker två avgångar per dygn från vardera staden, senare kan det bli upp till fyra.

Satsningen stöter antagligen på en del motgångar. Men när de är lösta beräknas det nuvarande antalet tågpassagerare (400 000 personer/år) öka trefaldigt på fem år. Detta är inte småpotatis, i synnerhet inte för Helsingfors som därmed på ett helt nytt sätt kopplas upp till Nevastaden med sina närapå fem miljoner invånare och sitt ofantliga eurasiska uppland. Historikern drar osökt en parallell till året 1870 då järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och ”Piter” blev färdig och genast satte sprutt på näringslivet och tillväxten i storfurstendömet hjärta.

Men är tilltagande mobilitet alltid en välsignelse? Järnvägstrafiken är inte den största boven bakom den nu så uppmärksammade växthuseffekten. Ändå bidrar den indirekt till den globala uppvärmningen. Löper tågtransporterna bättre, stimulerar detta också näringslivet och leder vanligtvis till en volymökning av industriproduktionen, bilismen och flygtransporterna.

En bestående reducering av mänsklig mobilitet och konsumtion är därför osannolik, i varje fall om den ska ske fredligt och konstruktivt. En som funderat på denna utveckling är den brittiska historikern Colin Divall, som i en nyss utgiven antologi om järnvägarnas kulturhistoria (*Railways as an Innovative Regional Factor*) poängterar att kulturella förväntningar styr teknologisk utveckling betydligt mer än vi inser.

Enligt Divall kan vi genomskåda ingrodda synsätt på teknologin genom att analysera deras historiska rötter. Ett av dem är den blinda tron att ökad mobilitet och fartbringande teknologi alltid innebär samhällsliga framsteg. Uppfattningen bidrog till närmare hundra års ignorans av den eldrivna bilen, trots att diverse utkast till en sådan gjordes redan när explosionsmotorn slog igenom.

Protesterar jag mot expresståget mellan Helsingfors och S:t Petersburg? Nej, tvärtom är det lätt att räkna upp flera vägande ekologiska och kulturella argument till förmån för projektet. Vi reser från stadskärna till stadskärna i stort sett lika snabbt som per flyg men med en bråkdel av flygets utsläpp. Vi kommer genast i kontakt med dess folk, kultur, atmosfär. Och framförallt kommer vi i närkontakt med vår egen historia. S:t Petersburg var vår huvudstad i 108 år. Självasse begreppet ”finländare” är myntat i S:t Petersburg, närmare bestämt 1829 av Erik Gustaf Ehrström, kyrkoherde för stadens svenska lutherska församling.

Henrik Meinander, Hufvudstadsbladet (HBL) 14.4.2010