

upprätthållande. I grannlandet Sverige har man gjort sågrörelsen fri från alla hämmande författningar; men den beskattas der likväl. Man har der funnit, att härigenom statens inkomster af sågarne stigit. Hvarföre skulle man i vårt land förtvifla om att kunna göra samma erfarenhet. Den enklaste metod för beskattningen är utan tvifvel den, att endast exporten beskattas så högt att denna beskattning äfven träffar den inom landet försålda tillverkningen. Men om man anser en alltför hög beskattning på exporten, såsom den verkligen gör, verka

10 egarens uppgift öfver tillverkningens belopp, och detta kontrolleras så godt sig göra låter. Sålunda beskattas efter egen uppgift till och med torparen i Savolaks. Och några sågars afverkning kan lättare mötas än alla torparens hästar, kor, får och utsäde för hvarje år kan räknas.

## 26 NYA VÄGAR I KUOPIO LÄN.

*Saima n:o 50 11. XII 1845*

20 Bland omsorger för landets välstånd bär utan tvifvel den, som användes på förbättrade och utvidgade kommunikationer, de varaktigaste frukter. Icke nog, att den inre handelsrörelsen härigenom lifvas, hvarigenom nya produkter och förökad produktion af de förhandenvarande framkallas. Öfverallt, och förnämligast i ett land så ringa odladt som Finland, följer odlingen vägarne åt, såsom den följer vattudragen. Behovvet af samlefnad, af medmänniskors bistånd, af en väg för varubyte drifver nybyggaren att mera göra afseende på kommunikationens lätthet än till och med på jordens större tjenlighet för uppodling.

30 Vid vattenkommunikationer sammanträffar för odlaren merendels fördelen af dessa och af en lätt upparbetad och gifvande jordmon. Vi anse, att äfven vid vägars anläggning något afseende borde fästas på den sednare omständigheten. Visserligen är det första vilkor, att vägen icke onödigtvis förlänges. Men äfven denna förmon måste ofta gifva vika för afseendet på en mindre kostnad, då den genare vägledningen skulle erfordra ansträngningar, hvilka öfverstiga anläggarens krafter. Också synes bedömandet i detta afseende böra bero af den större eller mindre rörelse, som för en ny väg kan påräknas. I mindre bebodda trakter, der hvarochen af invånarena icke oftare gör resor, är en ringa

40 omväg af mindre betydenhet än på en kommunikationslinje, hvarest betydligare varutransporter framgå, och der densamma onödigtvis höjer varans pris. Häri finnes ännu ett skäl att i uppodlade trakter hellre leda vägen öfver odlingsmarker, äfven om den sålunda något förlänges, än öfver en till odling oduglig vildmark; hvarvid dock åter afseende måste fästas derpå, att omkostnaden icke öfver höfvan ökas.

Vi hafva blifvit ledda till dessa reflexioner af nedanfönda, Red. benäget meddelade uppgifter på de vägar, hvilka under sistförflutna tolf år blifvit anlagda inom Kuopio län. Det är oss obekant huruvida vid dessa anläggningar, eller vid vägledningar i landet öfverhufvud,

50 uppmärksamhet fästats vid ofvananfönda omständighet. Men ett annat förhållande, som väl förtjenar att bemärkas, är den ringa andel staten haft i väganläggningar inom detta län. Det förefaller så mycket mer oväntadt, som befolkningen i Savolaks och Karelen länge åtnjutit betydliga understöd af staten. Men häraf kan ingen annan slutsats dragas än den, att väganläggningar äro så kostsamma, att, huru stora

än statens bidrag i och för sig må anses, de likväl blifva obetydliga i förhållande till de uppoffringar, almogen för dylika anläggningar måste vidkännas.

Likväl har understödet af Kronan för väganläggningar inom de sednaste åren betydligt tilltagit, såsom man kan finna deraf, att för de ännu under arbete varande vägarne med ringa undantag åtnjutits ett sådant understöd. Till hvilket belopp detta uppgår, både i sig sjelf och jemfördt med almogens eget arbete på samma anläggningar, derom äro vi icke i tillfälle att lemna någon upplysning. Också torde almogens bidrag endast högst ungefärligen kunna beräknas.

Förhållandet i öfrigt är följande: Från början af år 1833 till Oktober 1845 voro i länet nya vägar fulländade till en sammanräknad längd af 405 1/2 verst; dylika under byggnad 398 verst. Af de fulländade hade endast 20 verst blifvit väglagda uteslutande på stadens bekostnad, samt 102 med något understöd af staten. På de under byggnad varande vägarne var en sträcka af 206 1/2 verst i fullfärdigt skick, och 191 1/2 verst återstodo således vid nämnda tid att fullända. Af samma färdiga vägsträcka hade staten påkostat 102 1/2 verst, samt för 62 1/2 bidrag åtnjutits af statens medel, d. v. s. något mer än hälften blifvit utförd på Kronans bekostnad, och 2/3 af återstoden med dess understöd.

Utom dessa väganläggningar hafva under samma tid broar af sten blifvit uppförda till en sträcka af 1 528 alnar.

Vid dessa uppgifter kunde man ännu fästa den anmärkning, att de ökade statsanslagen och befolkningens i förhållande till de förutgående åren ringa deltagande i väganläggningar på sednaste tid vittnar om aftatagande i välstånd. Till stor del träffar också denna anmärkning sanna förhållandet. Men orsaken till det angifna förhållandet torde äfven få sökas i sjelfva den större frikostigheten från statens sida. Ty almogen finner det naturligtvis förmonligare att arbeta för betalning än att utan omedelbar ersättning påkosta sina dagsverken.

Det är ingalunda vår mening, att en sålunda använd frikostighet från statens sida vore öfverflödigt eller menlig. Anförda förhållande kan dock tjena till bevis, hvilket inflytande ett af behovet icke tillräckligt påkalladt understöd från statens sida i många andra fall måste medföra. Men nya kommunikationers öppnande bereda en så stor och varaktig nytta, att föga på något annat sätt statsanslag kunna till gagn för landets odling nyttigare användas. Och glädjande är det, att i denna så litet odlade och obanade landsort så betydliga nya vägledningar inom så kort tid tillkommit. Ty en vägsträcka af mer än 60 mil, hvilken i mångfaldiga riktningar genomskär ödemarkerna, är ett nog ansevärt steg framåt för landets odling. Åran af den företagsenhet och drift, detta röjer, tillkommer väl i första rummet länestyrelsen; och det synes säkert, att hvarje länestyrelse genom att föranleda och förståndigt leda dylika företag reser sig en varaktig minnesvärd af sin verksamhet.

## 27 TILL DEN LÄRDE STATSEKONOMEN B. B.<sup>1</sup>. Saima n:o 51 18.XII 1845

M. H. – Ni behagar räkna »smågräl» bland Saimas svaghetsstynder. Det kommer M. H. deraf, att hon anträffat så mycken »småaktighet» och »småsinne.» Beklagligtvis är äfven M. H:s skrifvelse häraf full. Ty

<sup>1</sup> I H:fors Tidningar N:o 96.