

(icke ens motsvarande de friexemplar, som 1845 afgingo till Postkontoren), samt att prenumerationen för innevarande år redan motsvarar den för 1845, så måste dessa underrättelser vara obehagliga. Ty deraf följer klarligen, att allmänheten likväl är vän till en publicitet, sådan Saima vill hafva den, ja större vän till denna, än till den H:fors Tidningar söka upprätthålla. Vi kallade beskedligt den sednare för det tanklösa pjollrets. H. T. hafva illa upptagit denna karakteristik, och sjelfva jemfört sitt innehåll med »Hoffmans blanksmörja.» Nå väl. Det är dock bevisadt, att allmänheten icke föredrager H. Ts. publicistiska blanksmörja framför den publicitet, som afhandlar landets allmänna angelägenheter.

H. S. B.

#### 48 FINSKA LITTERATUREN GÖR DAG FÖR DAG ...

*Saima n:o 10 14.III 1846*

Finska litteraturen gör dag för dag långsamma men säkra framsteg. Dess sednaste alster är ett Bibliotek för utländsk skönlitteratur i Finsk öfversättning. Samlingen tituleras »Annikka,» och första häftet innehåller Almqvists »Kapellet.» Om valet äfven framdeles göres lika klokt, så skall denna samling blifva en lämplig läsning för det uppvxande qvinno släktet. Skola väl icke mödrar finnas nog ädelsinnade, att lära sina barn anse fosterlandets språk för något annat, än blott ett språk att tilltala domestiker? Ära åt den moder, som sätter denna skrift i en dotters hand. Äran skall dock vara hennes minsta belöning.

#### 49 ÅNGBÅTSFARTEN PÅ VESTRA KUSTEN I FÖRHÅLLANDE TILL DESS VIKTUALIEHANDEL.

*Saima n:o 10 14.III 1846*

Ett Åbo blad yttrar i en uppsats, som förordar ångbåtsfart långsät kusten af Bottniska viken, den förhoppning, att väl densamma kunde understödjas, genom viktualiehandeln från Österbotten, hvilken Förf. anser böra drifvas öfver Åbo till Petersburg. Saken låter icke så otrolig; men det gifvas dock många skäl att betvifla, det Förf:s förhoppningar skola realiseras.

Ett hufvudsakligt skäl är, att Österbotten är skepprikt och därför icke i behof af fremmande fartyg. Tvärtom utgör det i Österbottens städer en viktigare omsorg att kunna erhålla last för de fartyg, hvilka vanligen förefinnas, än att erhålla fartyg för exporten. Väl må det sägas, att exporten af viktualier är för ringa att sysselsätta många af hvarje stads egna fartyg. Hvarje stad i Österbotten kunde dock, om blott förmonlig afsättning finnes, årligen utskeppa en, tvenne eller flera skonertlastar med viktualier; och detta ger tillsammans redan en betydlig fraktförtjenst. Med ett ord: der fartyg äro så billiga och finnas i öfverflöd, lærer man ogerna försända varor för frakt, minst för en jemförelsevis så dyr frakt, som den på ett ångfartyg betalas.

Långsät den motsvarande Svenska kusten, hvars nordiga del har samma export och nära lika rikedom på timmer och skicklighet i skeppsbyggeriet som Österbotten, sysselsättas tvenne större ångfartyg af kusthandeln. Till en stor del beror deras profit af viktualietransport-

en till Stockholm. Men förhållandena äro här något förändrade. Ty varan försäljes och konsumeras i Stockholm. Ifrån Åbo deremot borde den afsändas ännu en lika lång väg till Petersburg. Denna dubbla fraktkostnad gör ett för stort afdrag på den möjliga vinsten. Dessutom hafva Vesterbottens städer behof af Stockholms, Norrköpings, Eskilstuna och Gefle fabriker, och utbytet mot dessa lemna både större vinst på viktualiehandeln och fraktvinst för ångbåtsfarten. Dessa omständigheter i förening med större konkurrens göra också fraktkostnaden på de Svenska ångfartygen vida lägre, än hvad den varit på de Finska.

10

Den nämnda Förf. menar väl, att Åbo i en framtid skall intaga ungefär samma plats i förhållande till Österbotten, som Stockholm i afseende på Norra Sverige innehar. Några fabriker finnas redan i Åbo; Förf. hoppas på deras snabba tillväxt, hvarigenom både en fast export till Österbotten och större konsumtion af dettas viktualier skulle beredas. Men huru talrika än fabrikerna under närmaste decenniens förlopp må blifva, verkar likväl en folkökning om 2 å 3 tusen personer obetydligt för konsumtionen af Österbottens viktualier, isynnerhet på en ort, som sjelf har stark export af dessa varor.

Lika otroligt det är, att Österbottiska städerna skulle öfver Åbo försända sina viktualier till Petersburg och på samma väg taga sin hampa, tobak o. s. v., lika otroligt låter det, att nämnda städer skulle drifva sin handel på Lübeck eller andra Östersjöhamnar – öfver Åbo. Äfven om Åbo egde direkt ångbåtskommunikation med Lübeck, skulle denna transitohandel säkert blifva ganska obetydlig. Orsaken är den anförda, att Österbotten har lättare tillgång till fartyg än till laster; hvarföre man här icke gerna skall bekosta frakt för en vara, hvars transport ger egna fartyg sysselsättning.

20

Otvifvelaktigt är det också förmånligast för Österbottens, likasom för hvarje annan ords handlande, att icke åt fremmande fartyg lemna en fraktvinst, hvilken egna fartyg kunna förtjena. Hvad särskildt Petersburg angår, så torde läget verka, att Östra Finland alltid skall ega företrädet vid viktualiemarknaden derstädes, emedan man lättare härifrån än ifrån Österbotten kan rätta tillförseln efter det vexlande behofvet och priset. Vi erinre oss sednaste år i Vasa Tidning hafva sett en artikel, som härpå fästade uppmärksamheten, och i hvilken det uppgafs, att försök med en smörlast på Petersburg från någon Österbottensk stad helt och hållet misslyckats. Deremot har man, om vi icke blifvit orätt underrättade, samma år från Österbotten gjort försök med att försända smör till Lübeck och äfven till någon annan Östersjöhamn, vi förmoda »Riga,» hvilka företag gifvit god behållning Kan sålunda Östra Finlands öfvervigt i handeln på Petersburg och den Finska viktualiehandelns utestängande från Stockholm tvinga Vestra Finlands städer att söka en ny utländsk marknad, så är detta en vinst för hela landet. Ty konkurrensen på samma ort nedsätter då icke alltförmycket varans pris.

30

40

Vi hafva förut i detta blad omnämnt den stora tillväxt, viktualiehandeln i Danmark på sednaste tid vunnit genom export på Brasilien och Vestindiska öarne. Att detta exempel kunde följas i Finland, anse vi icke för omöjligt. Men till ett dylikt företag fordras en samhällighetsanda, som ännu blott i ringa grad finnes till i vårt land. För den enskilda är hvarje nytt försök ett vågspel. Då det gäller en dyr vara blir risken desto större. Endast ett större bolag, hvars medlemmar dela vinst och förlust, kan utan våda för hvarje delägares bestånd våga nya försök. Med kännedom af Finska lynnets tröghet kan man väl sluta, att

50

mindre fruktan för förlust än begäret till stor vinst hindrar någon verksam associationsanda att hos landets trafikanter vinna insteg. Ty det tillhör trögheten att fordra stor vinning för ringa möda. Den, som dock af utsigten till en ringa fördel låter afhålla sig från företag, med flera gemensamma, besinnar icke, att det i händelse af framgång är honom obetaget att drifva rörelsen i huru stor skala som helst. Dessutom står den handel, hvarom här är fråga, den nemligen med viktualier så högt i värde öfver den vanliga handeln med skogsprodukter, att den äfven för mindre partier fordrar stora kapitaler och således, i händelse af framgång, ger samma ränta, som om dessa kapitaler blifvit använda för handeln med nämnda mindre dyrbara varor. Man bör således kunna hoppas, att närvarande förhållanden skola förmå Vestra Finlands trafikanter att genom samdrägtighet söka en ersättning för, hvad de genom Östra Finlands handel på Petersburg och genom Finska produkters utestängande från Sverige förlorat.

Att här nämnda förhållanden oaktadt en ångbåtskommunikation långsamt Bottniska viken är nyttig och önskvärd, vilje vi ingalunda neka. Om äfven Österbottens handlande icke med fördel kunna betala frakt för de laster, till hvilkas transporterande deras egna fartyg äro tillräckliga, så läser icke förhållandet vara detsamma med de flesta viktualiehandlande i Åbo. För dessas räkning uppköpes t. ex. smör långt upp i landet. I Åbo och närgränsande orter finnas klädesfabriker samt linnemanufaktur, som söka afsättning äfven i Österbotten. En bomulls och en tobaksfabrik, båda i större skala, äro der under anläggning. Det synes således ligga nära, att Åbo för egen del utrustar ett ångfartyg för turer på Bottniska viken, af hvilka den säkra vinsten i första handen ju kommer att tillfalla Åbo. Genom kommissionärer kunna Åboboerne ju äfven i Österbotten uppköpa viktualier för afsättning på Petersburg. Kanske skulle detta med tiden förmå Österbottens handlande att söka täfla med Åboboerne genom egen export antingen på Petersburg eller ofvan uppgifna utländska orter. Sålunda skulle väl denna påräknade fördel af ångbåtsfarten inskränkas; men det är dock troligt, att år skulle förgå, förrän en större konkurrens skulle komma den att helt och hållet upphöra. Emellertid hade företaget gjort sig betaldt och äfven verkat gagneligt för landet genom uppmuntran till medtäflan. Sedan kommunikationen en gång vore regelbundet i gång, skulle den också troligen begagnas för försändningar af en mängd smärre artiklar, hvilkas fraktumgälder kunde ersätta det förlorade. Åtskilliga fiskvaror, lim, renkött och renhudar, kanske äfven harts och terpentin, till och med produkter af Österbottensk bondindustri skulle på denna väg kunna afsättas till södra delen af landet. Socker och ljusfabrikerna i Viborg och Helsingfors, tobaks och kortfabrikerna i sistnämnda stad o. s. v. skulle säkert finna uträkning vid att för sina fabriker välja denna kommunikationsväg öfver Åbo. Tillfället till en hastig och bekväm transport skulle såsom alltid locka till försändningar och till ett varubyte, hvars fördelar ännu af brist på kommunikation äro okända.

Åbo är den enda stad i landet, der associationsanda finnes. För dess invånares företagsenhet och enighet vittnar sednast arrendet af Run-sala. Der byggas äfven nu, såsom det spörjes, på aktier tvenne kopparfasta fartyg, det ena för kaffehandel från Brasilien, det andra för färder på Ostindien. Åbo är vidare den enda stad, der man eger erfarenhet i afseende å ångbåtsrörelsen. Staden har det yppersta skeppshvarf i landet och en mekanisk verkstad äfven för ångmaskiner. Ett ångfartygsbolag, som räknar sina medlemmar endast inom staden, skall säkert också till allas större belåtenhet drifva sina affärer.

Dessutom (vare det nämndt utan all oblid hänsyftning) lærer ångfartyget Uleåborgs affärsgång för en tid hafva skrämt Österbottens handlande från alla likartade företag. Allt synes sålunda utvisa, att en ångbåtskommunikation på landets vestra kust i närvarande stund föga torde kunna bringas till stånd, om icke Åbo stads handlande och fabriksägare inse fördel uti, att för egen räkning skrida till detta företag. Det bör icke förtryta dem, att man af deras företagsenhet vänjt sig att hoppas för hela landet nyttiga åtgärder.

Af Österbottniska städernas invånare har man deremot att vänta, att de skola inse företagets gagnelighet för hela denna landsort, och att de på hvarje sätt skola gynna dess utförande. Det vore derföre en ringa men skyldig uppoffring, att de, i händelse en sådan ångbåtsfart skulle komma till stånd, t. ex. på tie eller femton år skulle befria de härtill begagnade fartyg från alla umgälder i sina hamnar. Till och med lotsafgiftens bekostande vore för hvarje stad en ringa uppoffring, om det besinnas, att ett ångfartygs regelmässiga ankomst är ett besök af den mest utmärkta gäst, af den verksammaste medlare för folkens andliga och industriela utveckling, som samtiden eger. Med någon värma för det gemensamma fäderneslandets förkofran böra i en fråga som denna äfven större uppoffringar blifva obetydligheter. Och Österbottens invånare hafva äfven i allvarligare omständigheter bevisat, att hos dem en sådan värma icke saknas.

## 50 NY PROLETÄRFABRIK.

*Saima n:o 10 14.III 1846*

En tiggarefabrikation, om icke af alldeles ny uppfinning, likväl för närvarande tider och förhållanden ensam i sitt slag, synes enligt Kanavas uppgift idkas i Viborgs län. Det heter nemligen i Kanava för d. 18 Febr.

»Tiggare finnas på landtbygden i stort antal, och redan börja de oräkneliga, under dessa år från hemmanen afhysta, talrika och förut välmående familjerna att utgöra en fortfarande reserv för dess fyllande, medan äfven mången på hemmanet qvarsittande, af brist på arbetare och dragare, försjunker i fattigdom och drifves till tiggarslafven. Ty det genom hemmanens sammansläende åsyftade ändamålet, förökandet af dagsverkare för desamma, synes ingenstädes uppnås, då hvar och en eger att söka tjänst, hvar han vill, och således icke behöfver bry sig om de för ändamålet gifna föreskrifter: att nemligen den afhysta borde taga tjänst eller blifva torpare hos den kvarblefna hemmansinnehafvaren. På sådant sätt hafva ofta 50 till 60 personer på en gång nödgats lemna en lägenhet och begifva sig på vandring, ehuru ingen af delegarena i densamma önskat deras afhysande, eller någon klagan öfver hemmanslotternas otillräcklighet afhörts.»

Denna underrättelse är lika förvånande som till en del dunkel och obegriplig. Hvem förjagar väl i detta land en hemmansinnehafvare från sin jord, så länge han uppfyller de honom åliggande förbindelser? Hvad vållar då i Viborgs län, att 50 till 60 personer i sender »nödgas» lemna gård och grund och tillgripa tiggarslafven? Kanava lemna häröfver ingen upplysning. Det enda, man af dess berättelse kan finna, är, att med denna manöver afses jordlotternas sammansläende till större besittningar. Vi kunna härom intet annat förmoda, än att Borgå