

tillägg, och vi skola läsaren till lättnad sammanfatta dem i en särskild artikel.

J. V. S.

58 TIDNINGEN WIBORG: »KANAL ELLER JERNVÄG».

Litteraturblad n:o 5, maj 1856

Det skulle varit oss en glädje, ja äfven en skyldighet, att längesedan erkänna tidningen *Wiborg's* utmärkta sätt att fylla sin plats, att gifva ett uttryck åt det allmänna erkännandet, att detta blad genom allvar, insigt och talang står utom all jernförelse med landets öfriga tidningslitteratur. Det har dock funnits och finnes ännu ett något, som härvid generar oss, det nemligen, att bladets hyperboliska talesätt rörande undertecknads litterära verksamhet ger ett sådant uttalande från vår sida skenet af ömsesidig synnerlig artighet. Vi tro oss dock böra sätta oss öfver detta yttre sken och kunna så mycket hellre göra det, som allmänhetens omdöme om tidningens förtjenster icke gerna kan strida emot vårt.

Äfven den artikel (1856 N:o 36/37), vi här åberopa, är utan tvifvel en bland de mest läsvärda rörande landets ekonomi, som den inhemska tidningslitteraturen erbjudit. I ett afseende anse vi dock Förf. hafva begått ett hufvudsakligt misstag. Han har, kanske dertill förledd af H:fors Tidningar, betraktat frågan ur den ensidiga synpunkten af Päjänes förening med hafvet – och af staden Wiborgs fromma. Detta har inskränkt hans betraktelsesätt öfverhufvud, och då han, efter att hafva tillegnat Wiborg Päjäne och 2/3:delar af Finland, vill trösta äfven den återstående tredjedelen af landet med någon lättad kommunikation, har han kommit sig till hvarjehanda isolerade kommunikationsleder för skilda orter, men icke till ett *kommunikationssystem för landet*.

Tidningen *Wiborg* har vidare i vår tanke felat, då den lånat ett antal uppgifter och bedömanden ur Rydqvist's arbete och helt osjelfständigt åberopat dessa utan all tillämpning på våra förhållanden, ja äfven utan afseende på den historiska vederläggning dessa bedömanden erfarit. Eller hvartill tjenar det väl att anföra de stora »planerna» för kanaliseringar i Frankrike och *Constitutionel's* rätt flacka utrop med anledning af desamma, då det icke kan vara tidningen obekant, att dessa planer förblifvit toma ord, medan ofantliga jernvägsanläggningar sedan den tiden blifvit i Frankrike utförda. Ett sådant bladets förfarande bevisar för egen oklar blick och stöter något på sand i läsarens ögon. Det senare har dock visst icke skett uppsåtligt. Men man tycker, att Förf. lika väl som läsaren kunnat taga det första bästa Franska, Tyska eller Svenska tidningsblad i hand och se till, om han der finner taladt om kanaler eller om jernvägar. Den sist fullbordade större kanal, vi sett omnämnas, är den mellan Mayn och Donau, den, som i sin tid var ämnad att förbinda Nordsjön med Medelhafvet, men som kom så mycket efter sin tid, att den nu står föga begagnad, och att Nordsjön redan hunnit taga sig fram till Donau från Hamburg öfver Berlin eller Dresden. Sjelfva Rydqvist's arbete, som Förf. citerat, står redan efter vår tid. Det är visst sannt, att jernvägarnes öppnande genom den ofantliga drift, det meddelat industrin och handeln, äfven förskaffat kanalerna ökad trafik; men denna inskränker sig öfverallt till *korta distanser*. Stenkol t. ex., som *inom* Belgien transporteras kanske

10

20

30

40

50

förmåligast på kanalerna, gå på jernväg från Belgien till Frankrike. Af egen åskådning känner undertecknad, att ekvirke från Polen, som passerat en del af Weichseln och skulle haft än bättre väg till Danzig och hafvet, vikit af på kanal till Oder, härifrån på kanal till Neustadt Eberswalde, vid jernvägen mellan Stettin och Berlin, och ännu, undflyende Stettin och hafvet, gått på jernväg öfver Berlin till Hamburg. N. B. Varan kunde då (1847) icke träffa jernväg på någon närmare punkt. Vi draga af detta exempel inga slutsatser. Vi tillägga blott, att det är allmänt känt, att på jernvägar transporteras icke blott spanmål, salt, träddvirke, stenkol, utan till och med sten, taksiffer, tegel m. m.¹

Till detta kapitel hörer äfven åberopandet af näsen vid Panama och Suez – förbindelsen mellan oceanerna, jemförd med förbindelsen mellan Päjäne och hafvet! Detta kan föras till det slags bevisning som intet bevisar.

Det må visst icke anses för likgiltigt, att orterna vid de stora inre vattnen komma i sådan förbindelse med hafvet, att ifrån dem seglation till utlandet och åter tillbaka må kunna ega rum. Ja det synes naturligt, att efter Saima kanals öppnande städerna Kuopio, Joensuu m. fl. skola erhålla stapelstadsrätt och ställa sig i direkt kommunikation med åtminstone Östersjöhamnarne – ehuru visserligen den långsamma färden på kanalen och de inre sjöarne och den korta tid, de kunna befaras, måste försvåra en sådan seglation, så att den icke lätt betäcker den högre bygnads- och utrustningskostnaden för de fartyg, som dertill kunna egnas sig. Kan ett sådant fartyg på året göra två resor fram och åter t. ex. från Kuopio till Lübeck, så torde dess rederi verkligen hafva att tala om god lycka. Att fraktkostnaden betydligt förhöjes genom kanalafgifter och bogsering med ångbåt, behöfver kanske icke tagas i beräkning, emedan denna kostnad kommer att belasta alla varor som föras mellan Wiborg och Kuopio. Hur som helst dock detta må reglera sig; i betydligare mon höjes derigenom icke exportvarans, nedsättes icke importvarans pris. Man må derföre icke lemna denna supponerade seglation utan all uppmärksamhet, men något betydligare afseende kan derpå icke fästas i fråga om företrädet af kanal eller jernväg.

Förrän vi från dessa tidningen *Wiborg's* falska eller lätt vägande skäl öfvergå till de mera betydande, måste vi ännu till vederläggning upptaga dess anföranden i en sak, hvarom vi redan ofvanföre talat. Tidningen antager så der löst, att kommunikation på insjö och kanal »knappt kan begagnas mera än 6 à 7 månader» af året. Ja det anföres, att insjöarne blifva isfria lika tidigt som hafvet under samma latitud, såsom vore dermed bevisadt, att kanalfarten verkligen kan fortgå lika länge som seglationen på utlandet. Bladet hade säkert haft lätt, att göra sig underrättad om Kuopio ångfartygens seglation, för att komma från sin villfarelse. Emedan vi händelsevis hafva att tillgå bestämd uppgift på en del af reseturerna 1853 vilja vi derur upplysa: Båda fartygen, *Seura* och *Kuopio* började sina turer i slutet af Maj. Kuopio låg ännu

¹ Sedan vi redan hafva korrekturet på första arket af detta nummer i hand, tillställes oss *S:t Peterburgische Handelszeitung* N:o 36/38 för detta år, der vi finna en välskrifven artikel om blifvande jernvägar i Ryssland. Det förvånar oss verkligen icke, att artikelförfattaren delar vår åsigt om jernvägars företräde i ett nordligt klimat; ty i Ryssland har man redan full erfarenhet af kanal- och flodfartens stora olägenheter. Vi skola längre ned tillägga något ur sagde artikel. Här nämna vi blott, att bland de varor, i den anföres såsom föremål för jernvägstransporten, äro spanmål från södra och östra Ryssland, stenkol från Don- och Donez-dalen, salt från Bessarabien och Krim – allt till vestra och nordvestra Ryssland, till Riga och Petersburg, på jernbana beräknad till 400 à 15 mil lång.

den 17 i vinterlag vid Warkaus. Den 24 November kom det från Lauritsala i hemhamn och lades åter i vinterlag. Seura gjorde i Oktober 2, säger 2 resor från Lauritsala till Kuopio och åter, i November likaså två resor och stannade i Kuopio den 27:e. Vi skulle tro, att detta var ett sällsynt år – men rätta vårt tidigare anförande, emedan exempel sålunda verkligen finnes att seglationen fortgått fulla sex månader. I Oktober och November erfordrade hvarje resa från den ena orten till den andra 4 à 5, fram och åter 10 dagar. Den öfriga tiden åtgick till planklasternas afhemtande från de skilda sågarne. När nu engång lastlodjorna skola föras genom kanalen till Trångsund och åter, torde en resa pr månad blifva dem mer än nog. Skall färden ske från Päjäne genom en kanal till, kommer den att se än betänksamare ut. 10

Vi önskade i sammanhang härmed fråga, huru tidningen Wiborg är sinnad ställa till med »Päjäne-Saima» kanal, hvilken komme att bestå af vexlande sjöar och kanaler. Skola sjöarne mellan slussarne hafva hvar sin ångbåt för bogsering, eller skall bogseringsfartyget följa med genom slussarne kanalen fram. Det förra sättet skulle erfordra en väl stark trafik för att bära sig; det senare åter vore lika väl beräknadt, som om Kuopio ångbåtarne skulle gå genom Saima kanal, för att föra sina lodjor från Lavola till Trångsund; de skulle då som dessa få nöja sig med en tur på månad. 20

Och härmed öfvergå vi till en fråga af mera vigt. Tidningen *Wiborg* fäster med rätta stor betydelse vid den omständighet, att vid transport först på sjö sedan på jernväg omlastning måste ske, hvilket fördyrar transporten.

Vi kunna häröfver icke anställa någon beräkning. Vi veta blott, att, hvad som med fartyg på Rheinfloden föres till och från Holland, flyttas från jernväg till fartyg och tvärtom, att förhållandet är detsamma på Donau och Elbe samt Bodensjön, och att åtminstone spanmål ingår bland de sålunda transporterade varorna. I Förenta Staterna gå jernbanorna till de stora sjöarne och till Mississippi. Och det är icke manufakturvaror de derifrån föra, utan jordbrukets alster, spanmål och ladugårdsprodukter. I den åberopade artikeln i S:t P. Handelszeitung föreslås att leda jernvägsgrenar till Dnieper, ofvanom och nedanom katarakterna, till Don och till Wolga, för att sålunda upptaga tillförseln på dessa floder, som sagdt, af stenkol, spanmål m. m. – Det bör i vårt land ingenstädes blifva svårt att placera bangård vid en strand, der fartyg kunna lägga till, eller att, om icke tillräckligt djup eljest lämpligen påfinnes, leda en railväg ut på en mölja, vid hvilken omlastningen kan ske; och kostnaden vid denna torde icke blifva ett öfverstigligt hinder här mera än annorstädes. 30 40

Tidningen *Wiborg* säger: »kanaler först, jernvägar sedan». Hvarföre icke hellre enkelt säga: kanalen från Päjäne till Saimen först, jernvägar sedan. Ty bladet har ju ingen enda kanal i landet att föreslå, utom denna ena. Den enda större kanalisering, som eljest kunde komma i fråga, den genom Kumo elf, anser ju bladet sjelft för nära nog utförbar.

Skulle det åligga oss Finnar, att för vår del gifva en repetition af de mera civiliserade Europeiska folkens historia, så återstode oss ännu mycket annat att eftergöra, än kanaler. Ifrån sistnämnda åliggande hafva särskildt en hel hop nationer fritagit sig, och ingen lärer just vara i stånd att utreda, hvarföre vi icke kunde följa dessas exempel, isynnerhet sedan vi redan genom Saima kanal i denna väg offrat vår skärf. 50

Kanalers och jernvägars inbördes konkurrens i andra länder kan

vara Finland temligen likgiltig. Vi tro oss, såvidt ske kan, hafva visat, att här i landet kanalerna föga öfver fem månader af året kunna konkurrera med jernvägar, medan de senare åtminstone andra fem månader ensama få sköta affärerna. Till förstärkande af denna bevisning räcker oss artikeln i S:t P. Handelszeitung en hjälpsam hand. Den erinrar derom, att kanalerna i Förenta Staterna inskränka sig till vestra kustens (Nya Englands) stater, att, då för 20 år tillbaka jernvägsanläggningarne började, hela »Vestern» ännu var en ödemark, men att dessa anläggningar befolkat och odlat densamma. Ja artikelförfattaren anser, och vi tro med rätta, att ett land genom jernvägar stiger desto hastigare i välstånd, ju odugligare dess kommunikationer förut varit. Vål försedt med kanaler, chausseer och landsvägar, kan det genom dessas förmedling under tider, då de tillfredsstälde behovet, hafva hunnit en grad af kultur, som icke så lätt stegras, och man kan derföre noggrant beräkna, hvad jernvägsanläggningar i sådane länder skola komma att afkasta. Annorlunda deremot, anser han, förhåller det sig i länder, hvilkas naturliga hjälpkällor ännu blifvit föga anlidade. Det närvarande föranleder i dem icke den snabba jernvägskommunikationen. Den påkallas der endast af framtiden; men denna framtid kommer genom jernvägarne snarare och rikare, än någon kan beräkna. Han hoppas derföre äfven för Ryssland på den produktion, som komma skall, på landtbrukets utveckling och uppkomsten af fabriker. Hans framställning gör det vidare ganska antagligt, att Förenta Staterna kunnat i spanmålshandeln på Europa öfverflygla Ryssland endast derföre, att det förra landet haft jernvägar att bringa sitt öfverflödiga förråd till kusten, medan Ryssland haft endast kanaler. Han är köpman nog, att inse, att jernvägarne bespara tid och pengar, att varan på dem kan fås på requisition, när helst en konjunktur yppar sig, och att de göra det förut omöjliga möjligt, nemligen gifva ett pris åt förut osäljbara produkter.

Vårt land har nu visserligen icke samma naturliga rikedom att bygga på som Vestern i Förenta Staterna och den sydligare delen af Ryssland. Men vi behöfva också icke jernvägar beräknade till 100-tal mil, utan kunna redan skatta oss lyckliga, när vi hunnit till några få tiotal.

Tidningen *Wiborg* yttrar sig: »Och om det nu finnes ett annat mindre kostsamt, med utsigt att återgäldas med vinst inom en mycket kortare tid förenadt sätt att draga vaxel på ett tillkommande, hvad skall man då säga om det dyrare, mera prålände, mera skenet för sig hafvande, men mindre reel nytta lofvande företaget?» – Detta vinstgifvande företag är naturligtvis kanaler, det blott »prålände» är jernvägar. Med skäl må man förvånas, att ett så tanklöst, så grundlöst, så förhållandena vanställande yttrande kunnat i bladet inflyta.

Hvarstades på jorden rund hafva kanaler visat sig mera vinstgifvande än jernvägar? Må *Wiborg's* Redaktion ställa sig på Londons börs och utbjuda ett kanalförslag med ena handen, ett jernvägsförslag med den andra. Hvar och en, som något om dessa förhållanden känner och vet, kan hålla 10 mot 1, att ingen människa skall besvara Redaktionen med att framlägga kanalförslaget; men lika säkert är, att man om jernvägsförslaget, äfven om det gäller Finland, dock skall taga någon kännedom. Eller kan Redaktionen verkligen vara blind nog att tro, att t. ex. Saima kanal är ett vinstgifvande företag i den mening, att ett bolag på densamma skulle komma att göra goda affärer? Och dock torde intet annat exempel finnas på en kanal, som med så kort sträckning och så ringa kostnad satt ett så kort landområde i förbindelse med hafvet. Vi kunna för vår del icke anse Redaktionen mening

vara sådan; men flertalet af läsare skall säkert så förstå dess ord.

Meningen är troligare den, att kanaler i Finland äro för land och rike vinstgifvande, medan jernvägar för landet vore ett tomt prål. Men äfven i denna mening är Redaktionen uttryckssätt minst sagdt lätt-sinnigt. Eller hvilka exempel har den väl anfört derpå, att kanaler hastigare eller i högre grad höja ett lands välstånd än jernvägarne? Är det ens rimligt, att med samtidens erfarenhet angående jernvägarne för ögonen, tänka på en sådan bevisning? Vi äro visserligen öfvertygade, att Saima kanal skall föra välstånd och bildning till stränderna af Saimens vattensystem. Men att dermed skall gå fort, det kan ingen gerna begära, som betänker, att denna kommunikationsväg har blott fem månader af året att vara verksam, att den således lemna befolkningen som förut åt den nordens stammar så nedtryckande vinterdvulan, att den isynnerhet måste lemna jordbrukets produkter till stor del åt den vanliga vintertransporten, och den att ingenting direkt kan verka för den personliga och andliga beröringen mellan de mer och mindre civiliserade delarne af landet. Samma förhållanden skola fördröja verkningarne af hvarje annan kanalkommunikation, desto mera på ju längre sträckor de skulle komma att verka.

10

När Redaktionen vidare förordar Päjäne-Saima kanalen, emedan den icke skulle kosta mera än 750 tusen Rubel och på fem år kunna fullbordas med endast 150 tusen Rubel om året, bevisar detta lika mycket för kanalens företräde framför en dubbelt dyrare jernväg, som det skulle bevisa för företrädet af en landsväg från Päjäne till kusten framför sagde kanal, att den förra komme att kosta endast 25 tusen Rubel.

20

Frågan om kostnaden för nya kommunikationers öppnande och om möjligheten att bestrida den utgör ett särskildt kapitel, som icke tillhör närvarande artiklar, hvilkas ändamål varit, att söka bevisa, att, om något ytterligare för kommunikationerna i landet skall göras, anläggandet af jernvägar är det enda nödvändiga. Den första jernvägen torde visserligen böra blifva Statens omsorg. För kostnadens bestridande finnes den enkla utvägen, att af löpande statsinkomster tillskjuta, hvad ske kan, och att bestrida återstoden genom statslån, d. ä. genom att lägga en del af bördan på den närvarande generationens skuldror, en annan på framtidens – som af företaget har största vinsten. En blick på andra länders erfarenhet och den kunskap, vi ega, om eget lands förhållanden och hjälpkällor öfvertygar oss, att icke många år skola förgå, förrän exemplet af denna första anläggning och dess framgång skall uppmuntra till efterföljd, och det blifva möjligt att bilda enskilda bolag för arbetets fortsättande.

30

40

Från talet om kommunikationsarterna gå vi slutligen att med några ord beröra frågan om kommunikationssystemet.

Ingenstädes anläggas kommunikationer så, att de utgå från en punkt vid hafvet och derifrån utbreda sig inåt landet. London torde vara den enda kustort, der sålunda många jernvägar sammanstöta. Detta utgör ett undantag från regeln, emedan London sjelft är ett undantag. Redan Finlands konfiguration ger tillkänna, att kommunikationerna från någon punkt i det inre böra sprida sig åt hafvet, som i en vinkel på två sidor omsluter landet. Den allmänna grunden för detta system är, att kommunikationer, som utgå från en punkt vid gränsen af ett land, komme att beröra en jernförelsevis ringa del af detsamma, om de icke äfven ledas parallelt med gränserna – hvilket vore absurdt. Utgående från en punkt ini landet deremot genomskära kommunikationerna i

50

hvarje del af detsamma och, om det omgifves af haf, i det naturliga förhållande, att kommunikationslinierna i den inre, från hafvet aflägsnare delen gå närmare hvarandra, i hafvets granskap på lägre distanser. När som i Finland (Lappmarken oberäknad) endast två sidor begränsas af haf, komma vid detta system de två öfriga sidorna visserligen att genomskäras af ungefär lika spridda kommunikationslinier som hafskusten; men en sådan ojämnhet kan med tiden genom tvärbano jemnas. Sträckningen af Finlands vattendrag hindrar också genomförandet af ett sådant system i riktning åt de två landsgränserna; hvarföre systemet här måste efter dessa förhållanden modifieras.

Nyssnämnda och andra naturförhållanden, om hvilka vi snart skola tala, anvisa såsom medelpunkten för kommunikationerna trakten mellan Tavastehus och Tammerfors, söderom sjöarne. Det vore utan tvifvel förmonligare, att kunna förlägga denna utgångs- eller föreningspunkt längre upp åt norr, emedan alla till kusterna dragna linier då skulle erhålla en mera regelbunden riktning. Men då vid fråga om ett sådant kommunikationssystem i stort, som här förutsattes, ingen lärer tänka på kanaler, utan jernvägar framstå såsom det enda möjliga, måste utgångspunkten väljas så, att jernvägsliniernas utdragning från densamma icke af vattendragen hindras.

Låt oss således antaga, att, t. ex. från Tavastehus en linie föres söder (sydvest) om vattnen mellan denna ort och Tammerfors, öfver Kumo elf vid dess öfra lopp, med en sidogren till Björneborg, vidare åt norr genom nordliga Satakunta och södra Österbotten till Wasa, en annan linie från Tavastehus till Åbo och en tredje till Helsingfors, så framställer denna plan redan ett kommunikationssystem, som förenar Finlands mest odlade och mest fruktbara landskap. Planen kompletteras genom detta jernvägssystem förbindelse med de Tavastländska vattnena och, genom en särskild bana från Tavastehus–Helsingfors jernvägen, med Päjäne.

Den, som häpnar öfver denna plan, må till vidare anse den för ett fantasistykke. Den är det verkligen så till vida att den naturligtvis icke är grundad på något slags närmare lokalkänedom, och att den helt och hållet afser från kostnaderna. Den kan också i samma stil efter behag modifieras, så att, om möjligt är, den nordvestra linjen kanske med större fördel kunde föras närmare Tammerfors, Åbo linjen utgå från någon punkt vestligare än Tavastehus med en bibana åt östra delen af egentliga Finland, eller kanske hellre ledas från Kumo elfs öfra lopp, och en fjerde linie föras från Tavastehustrakten till Finlands enda, ringa jernbruksdistrikt och kusten mellan Åbo och Helsingfors, mindre dock för jernbrukens skuld, än för de odlade trakter, genom hvilka den komme att leda.

En tekniskt vigtig punkt tro vi oss dock vid förslaget hafva afsett, att nemligen de föreslagna linierna ungefärligen följa vattens naturliga lopp, icke afskära floddalarna.

För systemets fullkomnande fordras en linie sydsost till Wiborg. Denna torde i tekniskt hänseende blifva den svåraste. Dock förtjenar Helsingfors Tidningars plan till en sådan långsät vattenskilnaden, från Päjäne bibanan öfver Kymmene till Wiborg, ingalunda det epitet af »vidunderlighet», tidningen Wiborg behagat deråt skänka – endast att en sådan linie träffar jernförelsevis mindre odlade trakter och lemnar det mera odlade östra Nyland söderom sig. Från denna linie kunde också Finlands stora nordbana utgå mellan Saimen och Päjäne, närmare denna sjös östra strand, till Kuopio och Uleåborg.

En jernväg från Wiborg till Petersburg kan anses för en afgjord affär,

hvilken föranledes icke blott af handelsintresset utan af flera andra förhållanden. Den torde också komma att föra i släptåg med sig den vida längre och svårare sträckan till Helsingfors, antingen då denna kommer att följa vattenskilnaden och närma sig Päjäne eller gå närmare kusten. Det är barnsligt att leka kuragömma med den så enkel sak. Intet land i verlden skyddar sina sanna intressen genom att stänga sina gränser. Det vore tvärtom en olycka, om de inländska jernvägs-kommunikationerna icke kunde sättas i förbindelse med hela den öfriga Europeiska kontinentens. I Sverige vet man redan att uppskatta saknaden af en sådan förbindelse, och i England har man funderat på att afhjelpa denna brist genom en jernväg under hafvet. Det är också med den varumängd, som årligen från S:t Petersburg kommer till Finland, högst troligt, att hufvudsakligen denna trafik jemte en stigande export på Petersburg här kan göra jernvägsanläggningar räntebärande.

Vill man ändamålet, så måste man vilja medlen. Det är därför förväntadt att såsom tidningen *Wiborg*, under erkännande af jernvägar-nes större betydelse för hvarje lands civilisation och välstånd, först splittra kommunikationerna i vårt land uti skilda grupper samt från de möjligen uppstående jernvägarne draga all trafik som dragas kan, och sedan säga: trafiken är otillräcklig för underhållet af en jernväg. Vår tanke är tvärtom den, att till den första jernväg, som i landet anlägges, må ledas alla de trafikens vägar, som utan alltför stor kostnad kunna sättas i förbindelse med densamma, likväl under förutsättning, att såväl jernvägen som dess bikommunikationer tillhöra ett för hela landet beräknadt, allmänt kommunikationssystem. Ty endast sålunda kan det bibringas dertill, att den första jernvägen bär sina kostnader. Anläggas sedan nya linier till kusten i förbindelse med den tidigare anlagda, skola de nog efterhand med denna dela den vexande trafiken.

Blir därför den projekterade jernbanan från Tavastehus till Helsingfors den första, så bör arbetet icke göras halfgjordt genom att lemna förbindelserna med densamma åt sig sjelfva. Sjöarne mellan Tavastehus och Tammerfors och norrom denna linie stå för det mesta i en förbindelse, som ingen vidare åtgärd behöfver för öppen seglation. Näsijärvi och de med denna sjö sammanhängande vattnen ligger deremot så högt (mer är 60 fot) öfver sagde sjöar nedom Tammerfors, att här endast ett dyrare arbete kan åstadkomma oafbruten förbindelse. För Päjäne's förbindande med jernvägen fordras också en bibana så betydlig, att den komme att till längd och troligen äfven till kostnad svara mot halfva Tavastehus–Helsingfors banan. I sådane saker våga vi icke yttra oss; men det synes åtminstone så, som om denna sistnämnda kommunikation blefve för dyr, i händelse icke någon större del deraf kan tjena för den framtida kommunikationen till Kymmene och Wiborg. Vi anmärka dock, att ingen lärar tänkt på denna bibanas ledande från »Tavastehus» till »Päjäne», utan från någon punkt vid öfra delen af hufvudbanan till »Wesijärvi».

Päjäne har utgjort föremål för en strid mellan H:fors Tidningar och tidningen *Wiborg*. Det kan väl smickra Päjäne-strändernas befolkning, att så der utgöra föremål för tvenne stora städers åtrå, om det kanske icke stöter dem, att behandlas såsom ett småfolk af tvenne stormakter.

Med risk att vara oartigare mot Päjäne's kringbyggare fråga vi: hvad är då Päjäne? En temligen stor och vacker sjö utan tvifvel, men också icke mycket vidare. De vackra trakterna vesterom sjön utgöra mellan landtåsen och vattnet en ganska smal landsträcka, och äfven den till stor del starkt kuperad och oländig. Det är en mycket vacker Schweit-

zernejd, men icke rik, icke egnad för åkerbruk. Östra kustlandet i Sysmä och Gustaf Adolfs socken är mera för jordbruk egnadt och har äfven linkultur, häri ett undantag österom Päjäne. Landet kring södra delen af sjön och kring Wesijärvi, i Padasjoki, Lampis och Hollola är jemförelsevis äfven ett rikt land. Men hela norra delen af denna nejd både kring Päjäne och kring de stora *[NB. endast med hjälp af kanaler segelbara]* vattendrag, som här flyta in i sjön, består närmast af ett starkt kuperadt land, med gles befolkning, som hittills mest lefvat på svejdebruket, längre bort af en trakt, väl mycket besvärad af sandmoar och ofruktbara mossor. Denna trakt är dock, fastän redan temligen utplockad, ännu ett förlevadt land för sågarne; och man må icke undra, att Wiborg (staden) ser sig om efter detsamma, sedan stocktillgången kring Saimens vattendrag börjat blifva knapp. Vi tillägga slutligen, att Päjäne-bassinen icke gjort sig serdeles känd för att ega sjö- och myrmalmer, för närvarande den enda förhoppningen för en jernproduktion i Finland.

Hvad nu södra kusten och trakten kring Wesijärvi angår, lärer den med 10 å 15 mils vinterväg till kusten icke just finna någon uträkning vid, att för sina produkter söka en kanalväg till Saimen och Wiborg. Östra kustlandet vore alltså här den enda mera odlade trakt, som kunde hafva gagn af kanalen. Dock enligt vårt sätt att se saken påkallar den mindre odlade trakten kring de från norr infallande vattena lika mycket lättade kommunikationer som de mera odlade östra. Men för det första kan, såsom vi sökt visa, kanalkommunikationen vid Finlands klimat medföra jemförelsevis ringa fördelar för jordbruket; och för det andra ligga t. ex. Saarijärvi och Wiitasaari så mycket närmare Bottniska viken, att det synes nog onaturligt att draga produktionen härifrån till landets södra kust.

Af hvad vi anfört, såsom vi tro med faktiska förhållandet öfverensstämmande, framgår åtminstone, att Päjänebassinen ingalunda tillhör de rikare trakterna i Finland, att öfverhufvud ingen anledning finnes att företrädesvis betänka denna del af landet med nya kommunikationer. H:fors Tidningar såsom mera poetiska synas hafva blifvit intagna endast af sjelfva vattenspegeln; tidningen Wiborg såsom mera praktisk har ett öga till sågstocken och bräderna – ehuru, om vi äro väl underrättade, äfven tillgången på dem numera torde stå vida under bladets förhoppningar, som alltför mycket koncentrera sig kring – bräder och Wiborg. Skulle verkligen Päjäne-Saima kanalen komma att anses för den nödvändigaste kommunikationsled, som bör öppnas, skulle man väl med salig Dumbom vid betraktandet af Wiborg få beundra den vishet:

»Som stora floder öfverallt placerat,
Der stora städer stryka fram».

För Wiborg (staden) hysa vi all aktning. Hvad vi af dess affärslif lärt känna, har äfven lärt oss känna en köpmannabildning, högre än i någon annan stad i Finland, en förmåga att se sakerna i stort, som endast affärslifvet i stort kan framkalla. I en punkt skulle vi dock tro, att stadens handel visat sig underlägsen; den har nemligen hufvudsakligen varit passiv. Varan har blifvit såld i egen hamn, och skeppningen har skett med fremmande fartyg. Landet har derigenom förlorat fraktvinsten, och den egna skeppsfarten icke haft någon uppmuntran, något som isynnerhet för ett land som Finland borde utgöra en hufvudsaklig ingrediens i all handelsspekulation. Tillgången på trävaruexport har också hittills föranledt Wiborg att icke tänka på någon annan. Men Saima kanals öppnande och den egna fördelen skall väl,

som man har anledning att hoppas, föranleda stadens exportörer att småningom nedlägga kapitaler äfven i någon annan, för landet mera fruktbringande export, som kan gifva stadens handel ersättning, då engång tillgången på trädvaror börjar aftaga. Kanalens korthet och sjöarnes storlek gör den till Wiborg öppnade vattenkommunikationen mera gynnsam äfven för transport af jordbrukets produkter, än vattenkommunikationerna i den högre norden i allmänhet.

Men vi återgå från Päjäne, bräderna och Wiborg till det föreslagna jernvägssystemet för södra, sydvestra och vestra Finland. På de vattenvägar, vi nämnt, skall jernvägen mottaga de produkter, dessa kunna under den korta sommaren aflemna. Sjöarne skola dock, såsom hvar man i landet känner, äfven under vintern och isynnerhet närmare höst och vår för detta ändamål göra god tjenst. Men hela den landsträcka, de föreslagna jernvägarne skulle komma att genomskära och beröra, är den bördigaste, mest odlade i Finland. Detta land skall derföre omedelbart leverera varor för transporten och mottaga sådana från städerna, både producera och konsumera mera, än någon annan del af landet. Tavastehus-Helsingfors banan kunde till en början kanske icke vänta mycken tillförsel landväg från de vesterom densamma belägna trakterna. Äfven denna skall dock i sin mon öka transporten på densamma. Dess sträckning går genom Janakkala, Orimattila, Mäntsälä, Thusby, allt trakter med gammal odling och i vester men isynnerhet i öster begränsade af likaså odlade socknar. Man kan med ett ord antaga, att t. ex. alla de produkter, som hittills tålt 15 mils transport till Helsingfors, skola från ett afstånd af en tie mils radie från jernbanan draga sig till dess stationer. Den snabba kommunikationen och deraf följande möjlighet, att snart förvandla varan till penningar, skall med några mil vidga denna omkrets, och möjligheten af en sen export på hösten, en tidig på våren skall genom att höja varans pris ytterligare förstora densamma. Afsättningen skall snabbt öka produktionen, der den förefinnes, och framkalla den, der den hittills saknats. Med ett ord, man eger i vår tanke de bästa skäl att hoppas, att redan denna första jernväg inom få år skall icke blott böra omkostnaden, utan äfven gifva någon ränta på anläggningskapitalet.

Det är dock en afgjord sak, att en längre jernväg alltid har större utsigt att väl bära sig, än en kortare, i händelse icke den senare, anlagd i närheten af någon stor stad, är beräknad blott för persontrafiken. Så kan det icke blott lätt hända, utan skulle säkert inträffa, att, om banorna till Wasa, Björneborg, Åbo och Helsingfors kunde på en gång komma till stånd, Helsingfors-banan skulle hafva en mångdubbelt större trafik, än om den anlägges först och ensam. Utbyte af fabriker skulle ske mellan Åbo och Helsingfors, ångbåtarnes laster från Petersburg föras på jernväg från Helsingfors till Wasa och Björneborg, hvarjehanda jordbrukets och boskapsskötselns produkter gå från sistnämnda orter omgifvande landskap till Helsingfors och en del till Petersburg; och äfven Norra Österbotten skulle finna sin uträkning vid att genom ångfartyg på Wasa deltaga i detta varubyte. Det torde visst höra till omöjligheterna, att inom alltför kort tid bereda landet fördelen af denna sträcka jernväg om ungefär 60 mil. Dertill skulle väl fordras ett litet kapital af 10 millioner eller något mera. Men oklokt skulle det dock blifva, att alltför länge låta sig nöja med första försöket, med en enda jernväg, hvilken, såsom vi antydt, just genom sin ensamhet skulle hindras att fullt ådagalägga, hvartill jernvägar egentligen tjena. Troligt synes det också vara, att sedan början väl är gjord, omständigheternas kraf skall påskynda verket. Vid alla dylika företag ligger en stor makt

hos allmänna opinionen. Vexer engång öfvertygelsen om behofvet af jernvägar för vårt land till en fast förtröstan på deras framtida verkningar, skola nog män i landet uppstå, hvilka för dessa anläggningar skola intressera fremmande kapitaler, så att Staten endast behöfver garantera den vanliga 4 % räntan, hvarpå ännu ingen stat oss veterligen kommit att utbetala den minsta fyrk.

10 Vi sluta här, bedjande läsaren benäget noga bemärka, att vår bevisning för jernvägars nödvändighet och nytta i Finland är en sak, förslaget till ett jernvägssystem i landet en annan, bevisningen hufvudsak, förslaget bisak, endast ett supponerad exempel till upplysande af vår mening. För ett sådant förslag med något anspråk på utförbarhet fordras en kunskap, som vi icke ega, och en kännedom om lokalförhållanden, som ännu ingen människa eger, förrän undersökningar rörande desamma blifvit af härtill kompetenta personer verkställda.

J. V. S

20 59 EMBETSMANNABILDNINGEN VID UNIVERSITETERNA.

Litteraturblad n:o 6, juni 1856

Det är snart sagdt ett öfverflödsverk att skrifva i detta ämne så kort tid efter det Geijer, oförgätlig i åminnelse så i Finland som i Sverige, deröfver yttrat så mycket insigtsfullt, väl tänkt och väl sagdt.

30 Men man synes i Sverige icke ihågkomma hans ord. Minst äro likväl vi sinnade förneka, att frågor af denna art, frågor om uppfostran och undervisning, i all evighet – så lång åtminstone, den kan vara jorden förunnad – böra stå öppna för diskussionen, ehuru man isynnerhet i dem må diskutera länge, förrän man med lättsinnig hand ingriper i undervisningsanstaltarnas ordnande. Ty hvarjehanda i verlden kan göras om, men ett menniskolif icke; och den, som lastar på sina skuldror en generations förbildning – den vore det bättre, enligt skriftens ord, att öfver dem hänga en qvarnsten. Ty han »förargar» d. ä. förderfvar och förstörer icke en af dessa små, utan tusende och hundratusende.

40 Man läste nyligen i Svenska Tidningen en artikelserie Om Embetsmannabildningen, rätt egnad att gjuta vatten på många välmenande men tanklösa önskningsars qvarn. Artikeln, synes det, är skrifven af någon militär. Ty Författaren väljer till måttstock för sina fordringar den militära bildningen. Han har sett och troligen med sig sjelf erfarit, huru i de militära undervisningsanstalterna meddelas kunskap icke blott i allmänna undervisningsämnen, såsom språk, geografif, historie o. s. v. utan äfven i fortifikation, artillerivetenskap, taktik m. m. ända till öfning i manövern och gevärsexercisen, och han finner der förunderligt, att universitetet icke, utgör en dylik skola för alla icke-militära tjenstemän. Eller hvad skall man göra med ett universitet menar han, som utsänder tjenstemanna-ämnen, hvilka icke känna, hvad som är förordnad om indelningsverket, storskiftet, städernas tolag, hamn-, 50 fyr- och båkpenningar, fattigvården, skolväsendet, kronouppbörd, lotsverket, vaxelhandeln, sjöassuranser m. m. – Vi hafva icke de ifrågavarande bladen af tidningen till hands, men vi kunna försäkra, att Förf. i anförd skala ungefär uppräknar tietal kunskapsämnen, om hvilka blifvande embetsmän i särskilda brancher, då de utgå från