

50 JERNVÄGARNE.

Litteraturblad n:o 4, april 1862

Man ser allahanda nya jernvägsförslag dyka upp, medan jernvägsarbetet nedlägges. Det förra kan vara oskadligt, så länge projekterna icke blifva annat, än projekter; det senare är en verklig nationalförlust.

Förslaget att öfvergifva de inre vattendragens förbindande med hafvet, för att i stället anlägga banor parallela med kusten, kan icke vara allvarligt menadt. I ett land, hvars enda kommunikation hafvet är, medan ännu Saima kanal utgör dess enda lättade förbindelse med denna kommunikationslinje, vore ett sådant företag orimligt. 10

En sådan bana är föreslagen hufvudsakligen för handeln på Petersburg. Exporten på Ryssland åberopas, hvilken på senaste åren stigit. Men den enda säkra utförselvaran till Petersburg, smöret, kommer för det mesta från Savolaks och Karelen; och den exporteras vid öppet vatten. Om vintern samlas intet smör. I öfrigt består exporten af jern och andra fabriksvaror. En stor del af jernet går till andra ryska hamnar, och den varan torde föga bära någon jernvägstransport. Hvad som nu exporteras öfver Ladoga, på Saima kanal, öfver hafvet till Narva, Reval, Riga o. s. v., kommer ju icke i något fall att gå på jernväg. För öfriga fabriker kunde jernväg vara beqväm. Men ännu kan Finland icke bestå sig jernvägar blott för fabrikerne. Så länge dessutom ångbåtarna sakna laster till Petersburg, innebär detta ett solklart bevis, att också en jernväg skall komma att sakna dem. 20

Hvad särskildt angår jernet, som nu utgör en så dryg del af exporten till Ryssland, så borde hvar man kunna inse, att jernindustrin på nuvarande fot är en konstlad eller rättare blott tillfällig affär. Den höga skyddstullen vittnar redan derom.¹ De intresserade säga, att den är nödvändig, emedan, om den borttages, Finskt jern icke mera kan räkna på tullfrihet i Ryssland. Om åter denna borttages, skulle det vara slut med bruksrörelsen i landet. Det är alltså Ryssland, som betalar premie för det Finska jernet. Men huru kan man tro, att ett sådant förhållande skall fortfara? Tullen på utländskt jern i Ryssland är väl också skyddstull. Men då Finskt jern der får införas, ger ju denna tull intet skydd, medan jernet der betalas lika dyrt, som om den inhemska tillverkningen verkligen vore skyddad. Hvem kan nu tro, att ett sådant förhållande länge skall fortfara. Antingen skall äfven det Finska jernet beläggas med tull, eller skall tullen på allt utländskt jern nedsättas. Det senare är det troligare; ty öfverallt i verlden gör sig efterhand konsumentens rätt gällande framför producentens fördelar. Men en industri, som sålunda är grundad på en undantagslagstiftning i det land, dit varan försäljes, kan icke räkna på bestånd. 30 40

¹ För vår del fördöma vi icke all skyddstull. Teorin måste äfven i många andra fall vika för bestående förhållanden. Men skall den inhemska konsumenten beskattas, för att rikta producenten genom export, då är denna beskattning förvänd. Skyddstull kan icke på några grunder begäras högre, än att den inhemska varan må hafva fördel framför den utländska – på den inhemska marknaden nemligen. Anses den inhemska konsumenten skyldig att möjliggöra varans export, kunna ju herrar jernverksegare fordra, att man skall göra det dem möjligt att med vinst försälja jernet äfven i England och annorstädes. Om de förse hela verldsmarknaden med jern, så inbringas visst mycket pengar till landet. Men dessa pengar göra det icke möjligt för landets öfriga befolkning, att betala jernverksegarena den premie, förutan hvilken en sådan export icke bär sig. 50

Den inhemska konsumtion skall för producenterna vara en småsak. Nå väl! det är då en än mindre sak att nedsätta priset för, hvad som inom landet försäljes. Ett så lätt medel att bibehålla skyddstulln oantastad borde väl icke försummas.

Invändningen, att jernvägar från sjöarne till hafvet vintertiden förbinda blott tvenne tillfrusna vatten, således två ofarbara vägar, har väl ordklang, men innebär ingen bevisning. Vintern är den rätta transporttiden i detta land. Äfven sjöarne äro då farbara. På hjuldon skola jernvägarne få mottaga jemförelsevis litet varor, endast från närmaste trakter kring desamma. Det mesta skall komma till dem på vattenväg och på slädar. Att föra jernvägarne till sjöarne kommer att gynna äfven vintertrafiken; ty kring sjöarne finnes odlingen och bosättningen.

10 Ifrågavarande projekt till jernväg från Åbo till Petersburg är icke nytt. Den är den gamla »strategiska» jernvägen, för hvilken en för några år tillbaka mäktig man i staten så varmt intresserade sig. Den skall också troligen i en framtid komma till stånd. Men en olycka vore det, om de medel, som möjligen nu kunna användas till jernvägar, skulle förlösas på en förbindelse mellan Päjäne, Willmanstrand och Wiborg. Vi tillägga icke Wiborg och Petersburg, emedan i vår tanke staten aldrig bör bygga jernvägar för så endast lokala intressen.

20 Projektet till Hangöbanan torde utan vidare få anses tillhöra en aflägsen framtid. Alla landets sjöstäder hafva blifvit anlagda så långt in i vikarne, som seglationen medgifvit. Det har skett, för att förkorta landtransporten. Kaskö är ett försök att flytta stad längre ut; men försöket har misslyckats. Äfven Ekenäs vore, anlagd vid Skuru lastageplats, troligen en mera blomstrande stad, än på nuvarande plats. Det kan väl hända, att framdeles i verlden det blir en fördel att flytta städerna ut till de yttersta uddarne. Men då bör redan ett och annat hafva blifvit något annorlunda: klimatet bör hafva mildrats, så att sjöfarten längre tid är öppen; exportartiklarne hafva ökats, så att någon export finnes året om; nya konsumtionsorter hafva uppstått för landets produkter; och jernvägar böra då byggas billigare. För närvarande saknas export till Östersjöhamnarne. Petersburg och Stockholm 30 hafva varit de enda, till hvilka hittills funnits last för en ångbåt. Men äfven Stockholm står snart genom jernväg i förbindelse med hela södra och vestra Sverge, och den kommer att der minska behofvet af viktualier från Finland. Det är allt dåliga – eller inga utsigter för den omtalade vintertrafiken på Östersjön. En postförbindelse med Sverge är en annan sak, som icke angår jernvägarne.

Men sagde förlugna projekter torde icke oroa mången. Att beklaga är deremot hvarje dags uppskof med fortsättningen af den redan påbörjade jernvägsförbindelsen med det inre landet.

40 Redan de direkta förlusterna af detta uppskof äro icke obetydliga. Den ordnade och inöfvade arbetsstyrkan måste upplösas. Befälet måste aflönas, utan att kunna sysselsättas. Den stora materielen står obegagnad, och räntan på kostnaden för densamma förloras. Till denna materiel hör äfven den dyrbara mekaniska verkstaden, som kommer att sakna tillräckligt arbete. Och den största förlusten: trafiken på den färdiga delen förblir några år längre ur stånd att ens betäcka kostnaden, mycket mindre gifva någon ränta på kapitalet. Statsverket skall komma att för dess underhållande tillskjuta ett icke ringa belopp. Det torde icke vara för mycket att beräkna dessa sammanlagda penningförluster till 150 å 200 tusen rubel årligen. Om vi icke misstaga oss, har 50 årskostnaden för jernvägen blifvit beräknad till 160 tusen, den supponerade inkomsten deremot till endast 60 tusen rubel. Statens tillskott skulle enligt det anförda komma att motsvara räntan på ett lån af 3 å 4 millioner. Det torde medgifvas, att det icke är likgiltigt, om en sådan ställning varar några år mer eller mindre.

Att inga andra jernvägsarbeten komma att företagas, förrän banorna till Päjäne och Tammerfors äro färdiga, får man väl taga för afgjort. Men med dessa banor kan ännu länge dröja, om man låter sakerna gå sin gång, utan bemödande att förkorta terminen.

Grundsats lärer vara, att icke upptaga något vidare statslån utan ständernas hörande – följaktligen att låta alla jernvägsföretag till vidare ligga ned. Denna aktning för Ständernas rätt måste visst obetingadt lofordas; ty statslån, som icke kunna betäckas med gifna tillgångar, pålägga de skattdragande ett tvång att åtaga sig nya bevillningar, emedan dock lånet icke kan annulleras, statskrediten förstöras, och de enskilda, som förtrott sig åt densamma, beröfvas sin egendom. Som man vet, är ett lån af 5 millioner kontraheradt i Ryssland. Men deraf äro blott 4 millioner upptagna: och äfven af dessa fyra millioner har statsverket behållit endast 2 1/2 million, hvilket belopp blifvit användt för jernvägen, medan 1 1/2 million blifvit öfverlemnad åt banken och genom den åt landets trafikanter. Ännu kunde alltså den på lånet återstående millionen indragas och på jernvägsbyggnader användas; eller den 1 1/2 million, som banken fått och utsläppt i allmänna rörelsen, kunde efterhand infordras och äfven denna del af det gjorda lånet af statsverket för sagde ändamål öfvertagas. Men ingendera har skett eller torde komma att ske. Jernvägsarbetena afstanna alltså på obestämd tid.

Nu finnes bland de föreslagna landtdagsfrågorna jernvägsfrågan endast i förbigående berörd. En bevillning begäres nemligen för särskilda ändamål, deribland äfven för nya kommunikationer. Vi hafva förut yttrat vår tanke, att en allmän bevillning eller inkomstskatt icke borde komma i fråga, emedan bondeståndet svårigen skall gå in derpå, och emedan den förut ojemna beskattningen på jorden i sjelfva verket komme att göra en bevillning högst tryckande. Deremot kunna nödiga medel lättast och ymnigast vinnas genom bränvinsbränningens frigifvande och beskattande. Men det blir då också nödigt, att regeringen framställer bestämda förslag till medlens användande, och bland sådana äfven ett jernvägsförslag.

Skola jernvägarne i landet fortfarande byggas så dyra som Helsingfors-Tavastehus-banan, så skulle de båda bibanorna till Tammerfors och Päjäne komma att kosta nära 4 millioner. Ränta och amortisation för detta kapital skulle erfordra minst 200 tusen rubel årligen. Nu kan skatt på bränvinsbränningen bestämmas endast för någon viss kortare tidrymd. Ständerna borde alltså förbinda sig, att vid dess utgång på ett eller annat vis sörja för, att sagde belopp fortfarande för ändamålet finnes tillgängligt. Men när denna tid kommer, måste väl åter nya jernvägar vara påtänkta, nytt lån göras och genom nya åtaganden från ständernas sida garanteras. Det torde visst kunna påräknas, att af brännvins skatten fortfarande en half million kan för statslån till jernvägars och kanalers byggande användas. Men man skulle dock sålunda icke hafva att sammanlagdt påräkna mera än 7 à 8 millioner för jernvägarne eller 3 à 4 millioner utöfver, hvad som åtgår för de två nämnda bibanorna.

Med så ringa tillgångar kan ännu icke mycket för kommunikationerna uträttas. Landet har dock, när ifrågavarande medel blifvit använda, en sammanlagd statsskuld af 14 à 15 millioner rubel ungefär, d. v. s. kanske fyra års statsinkomst, och räntor och amortissement förtära årligen en sjettedel af densamma. Det blir då betänkligt att ständigt fortgå i denna skala under upptagande af nya lån.

Man kan hafva olika tankar derom, huruvida staten skall bygga

jernvägarne eller icke. Det allmänna nästan i alla Europas länder har varit, att sådant skett, endast då jernvägar icke eljest kunnat komma till stånd. Sverige står ensamt deri, att alla de förnämsta eller s. k. stambanorna skola byggas af staten. Detta nog djerfva beslut synes hafva haft sin förnämsta grund deri, att man velat få ett jernvägsnät till stånd så fort som möjligt – och kanske i svårigheten att få ständerna att gå in på lån endast till fördel för en eller annan del af riket, då deremot åtagandet måste ske villigare, när så många landsdelar som möjligt komma att åtnjuta fördelarne af en lättad kommunikation. Men också har Sverige, sedan de föreslagna stambanorna blifvit utförda, en utländsk statsskuld af 100 miljoner riksdaler, d. v. s. likaså fyra års statsinkomst – med 1/5 del af årliga inkomsten i ränta och amortissement. För ett så fattigt land som Sverige är en sådan statsskuld alltid betänklig, såsom i händelse af krig förlamande nationalförsvaret. Det är åtminstone icke ett exempel att följa. Äfven i Finland har en statsskuld af 14 å 15 millioner rubel stora vådor. Inträffar ett par års krig, och tullinkomsterna bortfalla, medan krigskostnader tillkomma, så kan denna skuld plötsligt ökas med ett deficit af 4 å 5 millioner, och landet ett halfsekel bortåt få offra 1/4 del af årliga statsinkomsten på skuldens betalande, medan statsverket under tiden blir urståndsatt att vidtaga några större och kostsammare åtgärder för bildningens och välståndets höjande.

Med ett ord: statsskuldsystemet äfven för produktiva företag bör hafva sin gräns. Redan detta är skäl tillräckligt. Men också många andra skäl tala därför, att landet icke bör fördjupas i skulder för jernvägarne, om blott en möjlighet finnes att undvika det.

Det är orätt, att betrakta statsverket som ett handelshus och för detsamma uppställa frågan: hvilkendera affären ger större profit?

Om t. ex. staten garanterar ett jernvägsbolag 5 procents ränta mot vilkor, att efter ett antal år blifva egare af jernvägen, så kan detta visst blifva en sämre affär, än om den sjelf bygger samma jernväg med ett lån, som med 5 procent kan på 50 år amortiseras. Likväl bör staten gå in på affären, om man med någon säkerhet kan beräkna, att företaget kommer att bära sig, så att det efter ett antal år ger den påräknade räntan. Då bör det utan all tvekan lemnas åt ett bolag, ehuru staten får betala garanterad procent för dessa år, och dock går förlustig den utöfver ränta och amortisering framdeles uppstående vinsten.

Skälet till ett sådant förfarande från statsverkets sida är enkelt, att staten så mycket som möjligt bör bespara sina medel och sin kredit för företag, hvilka, ehuru för landet nyttiga, icke af enskilda kunna genomföras, emedan de icke lemna någon direkt vinst, eller kanske först i en aflägsen framtid upphöra att gifva förlust. Vinstgifvande allmänna företag skall staten lemna åt de enskilda, icke i dem binda statsverkets tillgångar, utan på sin höjd med en snart återvändande penning eller med snart upphörande bidrag uppmuntra dem. Ja äfven då vinsten är problematisk, må staten söka uppmuntra den enskilda företagsamheten genom att garantera den mot direkt förlust, om der blott finnes en möjlighet, att denna garanti framdeles blir obehöflig, och att statsverket åter kommer till fri disposition öfver sina vid denna garanti bundna medel.

Vi upprepa det: fördelen är den, att staten har tillgångar disponibla, att den icke har dem bundna i företag, ur hvilka de först i en lång framtid frigöras.

Vi skulle alltså anse, att, om verkliga Tammerfors banan erbjuder så lofvande utsigter, att icke blott densamma snart ger 4 procents ränta,

utan dess öppnande äfven bereder den färdiga Helsingfors-Tavastehus banan samma fördel, styrelsen borde göra allt sitt till, för att åstadkomma bildandet af ett bolag för sagde Tammerfors bana. Med en räntegaranti af 5 procent vore denna fördel icke för dyrköpt. Ty äfven den ena procent, hvilken staten sålunda komme att till en början utbetala, skulle väl efter ett antal år blifva inbesparad. Vinsten vore den, att statsverket hade 4/5 af det kapital, banan komme att kosta, disponibelt för andra företag.

Man kan visst invända: om statsverket bygger banan, så kan nytt lån göras med de 4 proc., som banan afkastar, d. v. s. ett nytt lån upptagas motsvarande detta belopp såsom ränta och amortissement. Säkerhet för lånet har statsverket att erbjuda i banan, som då vore dess egendom. För en enskild affärsman kan detta gå an. Men vid statslån, isynnerhet de, som tagas i utlandet, ser långgifvaren främst på skuldmassan, och efter dess belopp betingar han sina räntor. Andra omständigheter komma visst äfven i betraktande, såsom statsförfattning och statshushållning öfverhufvud. Men långgifvaren måste alltid tänka derpå, huruvida en stat både i onda och goda tider förmår uppfylla sina förbindelser, och han vet, att i händelse af ett krig hans räntor äro i desto större fara, ju större skuldbeloppet är. Är det fråga om en stat, som sjelf bestämmer öfver krig och fred, utgöra skulderna en garanti för freden. Men i Finlands ställning hafva de ingen betydelse i detta hänseende: och krig och statsbrist äro för Finland lika nära eller aflägsna, om statsverket är utan skuld eller fördjupadt i skulder.

Man har i skilda länder förfarit olika. I England äro naturligtvis alla jernbanor enskilda företag, utan alla bidrag af staten. I Frankrike har man på skilda tider förfarit olika. En del banor har statsverket understödt med lån; för andra har staten öfvertagit ett viss belopp aktier o. s. v. I Preussen har dels sistnämnda metod blifvit följd, dels har staten lemnat räntegarantier, endast i få fall hafva kostsammare arbeten, såsom broar, blifvit på statens bekostnad verkställda. I båda länderna har man dock afsett, att framdeles göra banorna till statens egendom. Det har i Frankrike skett genom att koncessionera bolagen på 90 år. I Preussen åter är statsverket berättigadt att efter viss föreskrifven tid inlösa banan. En fond för ändamålet samlas af de dividender, som tillfalla statsverket.

Kan ett bolag icke bringas till stånd utan statens deltagande, är det likväl en fördel, om statsverket ingår i företaget blott med ett visst belopp aktier – sålunda undvikande att till hela anläggningskapitalets belopp binda sig vid detsamma och i motsvarande grad inskränka sin förmåga till ytterligare verksamhet icke blott för kommunikationers befordrande. Ett sådant intressentskap från statsverkets sida torde vara så mycket mera påkalladt, som styrelsen derigenom skulle bevisa förtroende för de beräkningar angående banans rentabilitet, hvilka på dess vägnar blifvit uppställda, och som väl komma att föreläggas allmänheten och närmast de personer hvilka skulle ställa sig i spetsen för bolagets bildande.

Det kunde anses önskligt, att äfven bandelen Helsingfors-Tavastehus skulle öfverlemnas åt det bolag, som möjligen kan öfvertaga dess fortsättande till Tammerfors. Statsverket skulle sålunda kunna ingå såsom intressent i bolaget med någon del af den på den färdiga banan nedlagda kostnad och lösgöra den öfriga delen. Naturligtvis skulle bolaget icke gerna öfvertaga denna bandel, förrän den nya till Tammerfors är färdig, och staten skulle nödgas till dess draga förlusten på Helsingfors-Tavastehus banan. Men detta förestår i alla fall. Hufvud-

sak är, att kunna frigöra någon del af kapitalet för nya företag.

Vi hafva ingenting talat om olägenheterna deraf, att ekonomiska företag drifvas för statsverkets räkning. Det är dock öfverallt ett axiom, att sålunda driftkostnaden blir högre, än om affären skötes af privat man. För de skattskyldige kan det dessutom aldrig blifva angenämt att få en mängd pensionstagare äfven på jernvägsstaten. Hvad särskildt angår de ifrågavarande båda jernbanornas sammanstående under ett bolag och en förvaltning, måste sådant medföra icke blott betydlig besparing, utan äfven lättad för administrationen.

10 Vi kunna icke bedöma, huru egnad tidpunkten är, att i ett företag sådant som det ifrågavarande kunna intressera fremmande kapitaler. Ty för afgjort kan tagas, att intet inhemskt bolag kan för ändamålet bildas. Bristen på penningar är i landet härtill alltför stor. Hvad man dock alldagligen hört från England, är, att det stackars folket icke vetat, hvart det skall göra af med sina pengar, för att på dem åtnjuta helst någon ränta. Indiska och Turkiska och alla möjliga statslån hafva varit välkomna kanaler för aftappning af penninguppsjön. Tiden synes alltså hafva varit gynnsam nog. Och det är knappt troligt, att icke Finland snart skulle hafva lika god kredit som Turkiet, endast någon
20 åtog sig att lära penningherrarne, hvar Finland ligger i verlden, och huru pass mycken soliditet, landets politiska ställning och statsverk eger. Obestridligt är, att krediten på det hållet kommer att blifva betydligt fastare, sedan man får veta, att transaktionen skall garanteras af landets ständer.

Men en sak finnes, som tillvidare ohjelpigen förlamar all Finlands kredit i utlandet – nemligen myntförhållandena. Nedlägger utlänningen här sina kapitaler i ett industrielt företag, så är detta detsamma, som om han skulle hit utlåna pengar med skyldighet att mottaga både ränta och återbetalning i landets mynt. Men detta är, dess värre, sålänge
30 närvarande förhållanden bestå, ett mynt, som dag fallit i värde, och som allt fortfarande är osäkert. Ingen lärer nu vilja riskera sina pengar på en så osäker framtid.

Öfverallt möter i fråga om landets materiela intressen denna stötesten. Vi hafva förut i detta nummer framställt tryckfrihet för Svenskt och Finskt inhemskt tryck såsom ett för landets andliga utveckling oafvisligt behof. Man kan med fullt skäl säga, att ett eget mynt såsom det i landet enda lagligt gällande betalningsmedel är ett lika oafvisligt behof för den materiela utvecklingen. Äfven denna koncession är en
40 sådan, som för Finland är af högsta vikt, medan fasthållandet af Ryska sedelmyntets paritet med det Finska är utan allt gagn för Kejsardömet. Ty man kan icke kalla det för gagn, att Finlands invånare dela förlusten på detta mynts försämring, emedan det belopp deraf, som i Finland cirkulerar, högst 1 1/2 million, är en så ringa bråkdel af de existerande 600 à 700 millionerna. Det kan dessutom förutses, att till följd af den starka handeln på Ryssland, sagde belopp Ryskt sedelmynt alltid skall komma att cirkulera här i landet. Förmå vi här i Finland göra silfver till enda betalningsmedel, borde alltså denna lyckliga ställning oss förunnas. Man kan icke heller här förstå, att ett så enkelt kungörande som det, att Finska banken numera är öppnad för
50 silfverutvexling, och att i följd häraf silfver är lagligt betalningsmedel, skulle kunna hafva minsta menliga inflytande på kursen i Ryssland. Hvar man lefver nu i förhoppning, att så skall ske. Det kan och bör icke vara någon hemlighet, att en misräkning i detta hänseende skulle djupt kännas af Finlands hela befolkning.

Med förlitande dertill, att denna viktiga angelägenhet skall på ett

tillfredsställande sätt afgöras, synes det derföre högligen påkalladt, att landets Styrelse skulle vidtaga någon åtgärd för att föranleda utländska kapitalister att öfvertaga antingen Tavastehus-Tammerfors banan ensam eller hela bansträckningen från Helsingfors, och vidare antingen med eller utan statsverkets delaktighet i det för ändamålet bildade bolaget. Skulle öfverenskommelse om grunderna för en sådan transaktion kunna vara uppgjord före landtdagens sammanträdande och dess pröfning föreläggas, vore detta för sjelfva företaget af stor vikt. Ty, såsom redan blifvit nämndt, med Ständernas garanti för öfverenskommelsen kan styrelsen otvifvelaktigt betinga bättre vilkor, än denna garanti förutan. Och om ständerna finna, att statsverket behåller förmåga till kommunikationernas ytterligare utvidgande utan alltför stor skuldsättning, skall denna utsigt lifva dem och deras komittenter till ansträngningar för ändamålet. Man skall mindre möta motstånd från de landsdelar, hvilka icke genast kunna blifva delaktiga af dessa företags frukter, då utsigt äfven för dem är öppen att efterhand komma i åtnjutande af desamma.

Vi erinra med afseende på det sistsagda om vigten deraf, att de första jernvägsföretagen hafva ett så omfattande område för sitt inflytande, som de ifrågavarande banorna till Näsijärvis och Päjänes strand. De vattenkommunikationer, hvilka de komma att förbinda med hafvet, genomtränga halfva Finland; och en i förhållande härtill talrik befolkning är derföre omedelbart intresserad i företagens snara fullbordande. Ingen annan lika kort bansträckning kan imagineras, hvilken skulle erbjuda en så stor del af landet lättade kommunikationer, som de båda ifrågavarande bibanorna till Tammerfors och Päjäne. Ingen borde derföre med mera skäl kunna påräkna den allmänna opinionens understöd.

J. V. S.

51 UPPLYSNING.

Litteraturblad n:o 4, april 1862

I Finlands Allm. Tidning n:o 112 läses under titeln »Berättigad fråga» ett utfall mot detta blad. Det gäller ett yttrande i vår senaste nummer angående undervisningen i Ryskan i landets skolor: »För en del häraf har man att tacka den 1855 nedsatta skolkommissionen, bestående af landets biskopar och andra teologer.»

Äfven när man bemöter ett för orättvist ansedt yttrande, är man pligtig hålla sig till sanningen. Detta har frågaren en *F. d. komiterad* icke gjort.

Han säger: »Skolordningen af den 6 Nov. 1843 anvisar på högre elementarskolans fyra klasser tillsammans 23 läsetimmar åt rysk och 2 läsetimmar åt finsk språkundervisning» – då deremot den närvarande för ryskan anslår 8 och för finskan likaledes 8 läsetimmar.

Men han upplyser icke, att enligt 1843 års skolordning ryska lästes af alla elever *endast* på högre elementarskolans två lägsta klasser – och att från och med skolans tredje klass hvarken i skola eller gymnasium ryskans studium var obligatoriskt, utan var öfverlemnadt åt lärjungarnes och deras målsmäns fria val.

Nemligen endast de lärjungar, som *valde* den s. k. Civila afdelningen, skulle läsa ryska. *Icke ens femtedelen* af skolungdomen tillhörde denna afdelning och *läste ryska*.