

det hela, samt intog i afseende på inkomsten femte rummet¹. Det måste i vårt land så vara, att till en början skogen är jernvägstrafikens bästa stöd. Först sedan vi gjort slut på, hvad naturen ger gratis, tvingas vi att lefva endast på insigt och arbete.

Men af förhållandet med Wesijärvi station och äfven med Tavastehus lærer man sig också uppskatta vigten af, att jernväg förbinder insjö med kusten. Antagligen skall Tavastehus betydenhet nedsättas, sedan banan till Tammerfors nu blifvit öppnad. Men äfven denna väg förmedlar nu enahanda kommunikation; och både den och Lahtisbanan voro en från början afsedd fortsättning och utgrening af Helsingfors-Tavastehus-banan.

Nedskrifvandet af denna uppsats har ingifvit den önskan, att den förträffliga berättelsen kunde kompletteras med en jernvägskarta, icke större än bokens format och upptagande endast stationernas namn, samt, om utan stort arbete möjligt, med en tablå, utvisande inkomsten för några de förnämsta godsartiklarne.

De läsare af Morgonbladet, som taga kännedom af denna uppsats, behagade behålla de i den angifna data i åtanke, tills en tillämpning af det anförda på frågan om de nya jernvägsplanerna hinner följa.

J. V. S.

109 OM TILLGÅNGARNA FÖR BYGGANDE AF NYA STATSJERNVÄGAR.²

Morgonbladet n:o 39 och 40, 16. och 17. II 1877

I.

När man har för afsigt att bygga jernvägar, borde väl företa frågan vara den, om penningar för detta ändamål finnas eller kunna anskaffas. Det synes likväl att döma af tidningsuppsatserna, som om ingen skulle anse någon brist på pengar kunna komma i fråga. Allmänna föreställningen torde väl vara den, att man lånar, hvad behöfligt är. Och härmed kommer man lätt från allt bekymmer i den vägen.

Det kunde derföre vara öfverflödigt att vidare orda om den saken. Och det skulle så vara, om icke med lånandet skulle följa den mindre lätt expedierade frågan om betalandet. Men dessutom öfvar lånandet för sig ett alltför stort inflytande på en lånande stats närvarande och framtida förhållanden, för att icke vid hvarje nytt statslåns upptagande förtjena ett allvarligt öfvervägande.

I afseende på jernvägslån är följande resonnement bekant: statslån för produktiva företag äro alltid gagneliga, aldrig vådliga; byggandet af jernväg är ett produktivt företag; alltså o. s. v. Härvid förutsättes naturligtvis, att den jernväg, som skall byggas, kommer att främja landets ekonomiska förkofran. Och då man menar endast jernvägstrafiken, kan det icke gerna påstås, att icke hvarje ny jernväg likasom hvarje ny landsväg har denna egenskap att främja ett lands ekonomiska förkofran. I detta hänseende kan derföre icke något jernvägslån

¹ Petersburg	1 626 000 mk.
Helsingfors och Sörnäs	728 000 »
Wiborg	450 000 »
Tavastehus	402 000 »
Wesijärvi	262 000 »

² Artikeln undertecknad J. V. S.

väcka betänklighet. Likväl har det hänt i länder, odlade och rika utöfver all jemförelse med Finland, att jernvägsanläggningarne framkallat svåra penningsskriser och äfven fortfarande finansiella rubbningar. I England, der alla banor äro bygda med inhemskt kapital, drogo dessa företag penningar från all öfrig produktion, och en svår handelskris följde. Stort anläggningskapital och stor konkurrens nedtrycker fortfarande aktiernas värde. I Italien och i Österrike och Ungern, der man bygt med utländska pengar, är ställningen än sämre, emedan aktieutdelning och låneannuiteter, som gå till utlandet, bidraga att uppehålla tvångskurs på statsbankernas sedlar. Att de nära 2 000 mil jernväg, som på senaste 20 år bygts i Ryssland, skulle framkallat en export, hvilken motväger annuiteter m. m. till utlandet, har man icke sett påstås. I vårt vestra grannland har man hittills kommit lyckligt från affären. Konjunkturerna hafva der varit utomordentligt goda, och då man fortfarande gör nya lån i utlandet dels till jernvägar, dels till hypoteksföreningarne, har det icke kunnat visa sig, om valutautförseln motsvaras af ett saldo å varuexporten eller icke. Säkert synes, att metalliska valutan i penningstocken icke tilltagit. Men i Sverige har staten bygt med varsamhet, och man har der icke ett öre egentlig statsskuld. Först under senaste år har ställningen visat sig dålig för särskilda privata jernvägsanläggningar, och ett antal andra aktiebolag hafva ramlat.

Hur som helst man bedömer dessa förhållanden, lär ingen med insigt i frågan neka, att försigtighet är af nöden, isynnerhet då man bygger med utländska penningar. Vi hafva här i Finland gjort utländska lån 1859, 1862, 1864 (hypoteksföreningens), 1868 och 1874. Det är flitigt, det kan icke nekas. Dessa lån hafva hjälpt oss öfver krig och missvexter och till ett godt slut skaffat oss en konstgjord penningrikeedom, så att vår bank har nära dubbelt mera valuta, än den, med hvilken hela Svea rike kommer till rätta. Annuiteten på alla dessa lån torde icke uppgå till fullt 4 miljoner mark. Kapitalskulden torde vara reducerad till 69 miljoner mark. Afdrages härifrån hypoteksföreningens lån och Finlands Banks andel i lånet af 1859, så utgöra statslånen i kapital mark 56 000 000 och annuiteten å desamma mark 3 000 000 allt i runda tal.

Nu uppgår väl statsskulden t. ex. i ett sådant land som Frankrike till ungefär sex gånger den årliga statsinkomstens belopp. Så långt har Finland icke kommit. Ty enligt statsförslag för 1876 beräknades statsinkomsterna till 29 2/19 miljon. Men till en skuld motsvarande två års statsinkomst hafva vi, såsom synes lyckligen hunnit. Läger man här till ryska statsverkets medel¹ i jernvägen, 10 miljoner, och den inhemska statsskulden, ungefär 7 miljoner, hinna vi godt till en statsskuld, motsvarande 2 1/2 års statsinkomst. Man kan anse, att detta är mycket eller att det är litet, efter behag. Men Finlands ställning är sådan, att den dag dess statsfinanser börja arbeta med ett deficit, vore för landet en stor olycksdag.

Annuiteten för hela statsskulden gör ungefär 13 1/2 procent af statsinkomsten. För den del af densamma, som faller på Allmänna Statsfonden må alltid finnas utväg, ehuru väl utgifternas bestridande icke är så lätt sak, när tullinkomsterna, såsom hänt och hända kan, sjunka till 5 miljoner. Dertill behöfves endast ett sjökrig eller ett par års missvexter. Men vida största delen af låneannuiteten eller 2 215 000

¹ Det torde böra upplysas, att räntor härå ingå i statsutgifterna såsom andel af jernvägens nettobehållning.

mark är, såsom bekant, fonderad på bränvinsskatten. Att isynnerhet denna skatt är känslig för en missvext, läser icke betviflas; ty beklagligen utgår densamma till stor del af dem, som vid en missvext blifva utan arbete och föda. Ännu år 1871 gaf denna skatt endast 1 1/2 miljon, eller om härtill lägges den numera stadgade förhöjning af skatten med 20 proc. 1 800 000 mark. Äfven en dålig konjunktur för vår förnämsta exportartikel, skogsprodukterna, som nedsätter den nu högt stegrade arbetslönen, skall redan verka en stark minskning i konsumtionen och skatten. Det synes därför icke öfverskrida gränsen för vanlig mensklig omtanke, om man skulle något tveka att uppföra serdeles stora byggnader på en så osäker grund.

Inverkan på landets ekonomiska ställning af en betydlig valutabetalning till utlandet för låneannuiteterna förtjenar också att tagas i betraktande. Ty *landets* skuld, på hvilken annuiteter till utlandet komma i fråga, utgör nära 80 miljoner mark. Tyvärr är det för närvarande omöjligt att afgöra, huru stort belopp af inhemska obligationer å utländskt mynt och af fremmande värdepapper må finnas inom landet. Approximativt kunde det bestämmas, om nödiga uppgifter skulle samlas från statskontoret och bankerna på årligen inlösta kuponer, hvilka väl under närvarande kursförhållanden torde af bankerna begagnas till remisser. Antager man, att också blott 3 miljoner af annuiteternas totalbelopp, 4 miljoner, utgår till utländska fordringsägare¹ så utgör denna summa 4 proc. ungefär äfven på de senaste årens höga exportvärde. Ty det är exporten, närmare dess importvärdet öfverskjutande värde, som i förening med fraktvinsten skall inbringa ersättning för ifrågavarande i låneannuiteter utgående valuta. Under en så god tid, som den sistförflutna, kan utbetalningen kanske med lätthet bäras. Men under sämre konjunktur och än mera vid dålig skörd, då importen af säd plötsligen drager miljoner ur landet, måste sagda belopp utgöra ett känbart *item* i minskningen af landets penningtillgångar.

Och slutligen: i våra förhållanden är det absolut nödvändigt, att statsverket har en folio öppen för utländsk kredit, när landsolyckor såsom krig och missvext inträffa. Om vår handel och industri framdeles har förmåga att sjelf hjälpa sig vid en inträffande kris, må lemnas oafgjordt. Tidigare har detta icke varit förhållandet. Men ju större skulden till utlandet redan är, desto svårare måste det blifva att kunna öka densamma.

Här åberopade förhållanden borde vara en tillräcklig grund för moget betänkande, i händelse fråga uppstår om ytterligare skuldsättning, må vara äfven för nya jernvägsanläggningar.

I hvarje händelse kan väl denna fråga icke vid landtdagen komma till afgörande, förrän värnepligtsfrågan blifvit definitivt afgjord och kostnaden för den beslutade militärstyrkans uppsättande och underhåll samt tillgångarna till dess betäckande äro kända.

⟨n:o 40⟩

II.

Under anförda förhållanden kunde det anses för gagnlöst till vidare att något orda om våra blifvande jernvägar. Men då jag för min del tror det vara påkalladt att åter väcka en fråga till lif, som på vissa håll ansetts vara för all framtid afgjord, är det ingalunda för tidigt att göra början härmed, isynnerhet som den för de många, hvilka hålla en

¹ Ett belopp af en miljon mark i räntor skulle å 5 proc. motsvara ett kapital af 20 miljoner mark, som alltså borde i obligationer i utländskt mynt finnas inom landet.

längre tids väntan på jernväg i egen landsort för den största olycka, möjligen kunde öppna utsigt till ett snarare förverkligande af deras delvis ganska rättmätiga förhoppningar.

Såsom känt hafva s. k. *smalspåriga jernvägar* varit våra ingenjörers afsky. Orsaken härtill må lemnas ovidrörd. Men i Norrge bygger man fortfarande sådana statsbanor och får nu snart en nära 40 mils sträcka färdig från Trondhjem ända till sjön Mjösen, från hvars södra ända en bredspårig bana förer till Kristiania. I Sverige finnas endast enskilda smalspåriga jernvägar; men nya dylika anläggas så att säga dagligen. Senast har offentligt understöd börjat komma äfven sådana till godo. De kommo dock för tre à fyra år tillbaka i en viss misskredit, sedan man börjat bygga vägar af statsbanans spårvidd med lättare skenor och alla öfriga delar i motsvarande förhållande billigare. Så kom det sig, att för alla något längre enskilda banor antogs statsbanornas spårvidd. Detta var utan tvifvel bekvämare för godstrafiken, emedan lastvagnarna kunde utan vidare från privatbanorna ingå på statsbanan och tvärtom. Smalspåriga vägar anlades blott för kortare sträckor, men eget nog äfven i skogs- och brukstrakter, således för transport af tunga varor. Numera synes man dock kommit till tvekan angående klokheten att för ett antal banor hafva antagit den större spårvidden. Ty inkomsterna gifva icke medel att betäcka annuiteterna å de för anläggningen upplånade medlen.

Om någon dylik förlägenhet för de bolag, som åtnöjt sig med smalspårig jernväg, har ingen underrättelse varit synlig. Icke heller förljudes någon klagan från Norrge, ehuru ställningen icke lär vara lysande, emedan terrängförhållandena gjort flera bandelar mycket kostsamma. Bortser man från sådana undantagsförhållanden, så är det klart, att vid ungefär lika tillgång till trafik den billigare anläggningskostnaden måste göra de smalspåriga banorna mera produktiva, än de dyrare bredspåriga, d. ä. bruttointkomsten måste å de förra representera en högre procent af anläggningskostnaden, än å de senare.

Herr professor Donner har haft godheten meddela mig en tablå öfver trafiken på de Svenska jernvägarna, hemtad ur publikationer, befintliga på statistiska byrån. Den omfattar i särskilda delar åren 1868–74 och för sistnämnde år alla för ett bedömande väsendtliga momenter. Banlängden är uppgifven i kilometer, kostnaden i francs, hvilket jag här öfversätter med verst och mark (nemligen 1 fr. = 1,0002 mark; 1 kilom. = 936/1000 verst).

År 1874 voro i Sverige de enskilda bredspåriga jernvägarne till antalet 15, från 148 till 11 versts längd, med statsbanornas spårvidd 4 fot 8 1/2 tum. Anläggningskostnaden varierar från 59 000 till 113 tusen mark per verst. Det må genast anmärkas, att i denna kostnad säkert ingår äfven kapitalrabatt, der sådan kommit i fråga, samt räntor under byggnadstiden; äfvensom erhållet statsunderstöd torde verka olikhet i densamma.

De s. k. smalspåriga banorna till antalet 18, från 93 till 11 versts längd, hafva en vexlande spårvidd af t. ex. 4 fot 1 tum ända ned till 2 fot 6 1/2 tum, de flesta dock 3 à 3 1/2 fot ungefär. Anläggningskostnaden nedgår från 84 000 till 22 000 mark per verst, men för 3 1/2 fots till cirka 45 000 mark, antagligen ränta m. m. inberäknadt.

Ungefär halfva antalet banor af hvardera slaget trafikerades 1874 första året. Men såväl för dessa som för dem, hvilka trafikerats redan 1868, visar det sig, att bruttointkomsten per verst på de smalspåriga banorna icke ger den på de bredspåriga efter, på ett par stora undantag när. Men kuriöst är, att, medan statsbanorna gifva 14 000 mark brutto

per banverst, finnas smalspåriga, som gifva 9, 11, 13, 17, ja ända till 19 tusen mark per banverst, d. v. s. öfverhufvud mera än våra statsbanor. Också gifva ifrågavarande banor i *nettobehållning* 6, 7, 9, 10 till 13 procent af *anläggningskapitalet*, medan statsbanorna gifva endast 4 1/2 proc. Härei öfverträffa de smalspåriga banorna äfven de enskilda bredspåriga banorna. Och dessa fakta äro hufvudpunkten i hela frågan.

10 Jag tager mig friheten här åberopa, hvad i en artikel i ämnet (Morgonbladet n:o 21) finnes anfördt om trafikens på våra jernvägar förhållande till anläggningskapitalet. Jag lägger dock äfven här icke någon vikt derpå, att sagde smalspåriga banor visa sig vara en god affär. Hufvudsak är, att med samma trafik på en bredspårig och på en smalspårig bana, anläggningskapitalet för den senare är mera produktivt, än anläggningskapitalet för den förra. Och då härtill kommer, att med kostnaden för våra statsbanor, med en spårvidd af 5 eng. el. 5,14 sv. fot, t. ex. en 3 1/2 fots bana minst dubbel så lång kan byggas, så lärer väl dess användande för det senare bygnadssättet få anses för mera gagnande. Omlastning vid ändpunkten för en bana om 30, 40 till 20 50 mil betyder platt ingenting. Lika litet våra efterkommandes möjliga behof af banor med större trafikförmåga efter en tidrymd af 30, 40 å 50 år.

Antagligt är, att ett friare val af bansträckning gifvit de svenska privatbanorna en fördel framför statsbanan, som medverkar till deras större nettobehållning. Men äfven drift- och remontkostnad är i procenttal af bruttointkomsten för de förra öfverhufvud lägre än för statsbanan (år 1874 = 57,9 proc.) För de smalspåriga privatbanorna är åter samma procenttal öfverhufvud lägre, än för de bredspåriga – allt tvärtemot hvad man hos oss, *à priori* förstår, påstått.

30 Spårvidden på de Norrska smalspåriga banorna är 3 1/2 fot, anläggningskostnaden med ett undantag högre, och inkomsten per banverst öfverhufvud lägre än på de svenska. Äfven i Ryssland finnas tre smalspåriga banor. Tvenne af dem gäfvo 1876 ungefär samma inkomst per banverst som finska statsjernvägen 1875. Antagas kan, att äfven deras bygnadskostnad stöder dem utom här afsedda jemförelse.

Ofvanstående kan icke göra anspråk att vara någon bevisning. Det har afsett endast att motivera frågans väckande. För dem, hvilka efterlängta jernvägar för egen landsort, borde den icke vara ligkiltig. Ty om de känna kostnaden för en statsjernväg och landets tillgångar, är det dem omöjligt att tala om ett statslån på 40 å 50 miljoner. Men kan 40 siffran nedsättas till halfva summan, låter dock saken diskutera sig såsom en framtidsplan.

Att likväl låna ens denna summa på de tillgångar, öfver hvilka landtdagen för närvarande disponerar, vare, såsom jag förut sökt visa, knappt nog välbetänkt. Men om jernvägsstyrelsens goda förhoppningar för framtiden komma att slå in, så kan hvarje penni af nettobehållningen på jernvägsrörelsen anses för en ledig tillgång, att användas till annuitet för ett nytt jernvägslån. Ty hvad för de tidigare lånen erfordras, kan, på möjligen någon ringa brist när, för en kort tid, 50 pröfvas vara af bränvinsskatten garanteradt. Obillig är den fordran icke, att äfven statsverkets andel i behållningen må för samma ändamål användas. Ty tvärtom vore det obilligt, att ständerna skola åtaga sig nya skatter för byggande af jernvägar, men statsverket utan afdrag stoppa den ökade statsinkomst, en ökad produktion medför, i sina för tiden väl fyllda fickor.

För närmaste framtid beror möjlig behållning derpå, huru trafiken

för bandelen Tavastehus-Tammerfors-Åbo kommer att bära sig, och om icke den ett par, tre år framåt kan komma att förtära den möjliga behållningen från den äldre bandelen. Att denna behållning ännu för 1875 effektivt utgjorde endast 400 000 mk, har tidigare i detta blad omnämnts. Och häraf falla endast 3/8 delar på kommunikationsfondens andel. Statsförslaget för 1876 beräknar behållningen till 800 000 och tillägger häraf kommunikationsfonden 312 000 mark.

Men utan strid torde ingen smalspårig jernväg här i landet komma till stånd. Med mycken möda bragtes 1867 saken derhän, att öfverste Wasastjerna och ingenjör Lekwe på en resa till Sverige och Norrge undersökte förhållandet med de smalspåriga jernvägarna. I gemensamt afgifvet utlåtande uttalade de sig till förmon för desamma. Andra orsaker än de ekonomiska vållade dock, att Riihimäki-Petersburg banan icke fick byggas smalspårig. Så hände, att utlåtandet aldrig blef offentliggjordt, icke ens i Senaten föredraget. Men det torde väl finnas i behåll på jordbruksexpeditionen. Hvad till detsamma behöfver tilläggas, kan säkert inhemtas ur tryckskrifter. Ty hvad för en öfvertygelse i saken behöfves är statistik – icke frihandskalkyler.

J. V. S.

20

110 FRU EMMY ACHTÉ.

Morgonbladet n:o 42, 20.II 1877

Man kunde i stället för detta i finska konstens historia oförgätligt inskrifna namn såsom rubrik skrifva: Finska operan. Ty att nämna den ena är att tillika i föreställningen innefatta den andra.

Vi glömma icke, att många andra krafter bidragit till den finska scenens uppkomst och i vårt lands sceniska annaler glänsande bana. I främsta rummet, det första vilkoret för en god scen, en nitisk och insigtsfull ledning, i alla länder ett nära nog svårare uppfyllt vilkor, än tillgången på framstående artister. I andra rummet intresserade och uppoffrande gynnare – en nödvändighet i synnerhet för en lyrisk scen, der den icke af staten upprätthålles. Och för det tredje de många goda artistiska förmågor, hvilka jemte fru Achté möjliggjort gifvandet af en rad operor, de främsta samtiden har att erbjuda. Särskildt glömma vi minst finska operans utomordentliga tur, att hafva kunnat ställa fröken Basilier vid Fru Achtés sida. Om och när framtiden någonsin skall på vår scen hafva att framvisa ett sådant konstnärspår, må med skäl anses för högst ovisst.

Men den högre, seriösa operan är i våra förhållanden grund och botten för en sångscens bestånd. Och på hvarje sådan scen måste en primadonna finnas, hvilken förmår vid sig fångsla publikens högsta intresse. Ty få äro de operor, i hvilka icke sången vänder sig kring första sopranen såsom dess medelpunkt. Och skulle fru Achté icke funnits, hade hvarje försök att återgifva ifrågavarande operor stannat vid ett blott försök, medan nu förtjusta åhörare ständigt återvändt att ännu engång lyssna till de många gånger hörda tonerna. Detta bör icke förstås så, att icke musiken och öfriga sångpartier haft sin stora del i denna attraktion. Men för sig förmå de icke uppehålla intresset, om icke det qvinliga hufvudpartiet är på ett tillfredsställande sätt representeradt. Det är derföre man ser så många exempel på, att en dramatisk sängerska ensam gör äfven en i öfrigt medelmåttig scens lycka.

Man säger att fru Achté eger en lika stor begåfning för måleriet som

50