

1 NOTER TILL ARTIKELN »OM JERNVÄG I FINLAND.»

Helsingfors Tidningar n:o 3 och 4, 10. och 14.I 1857

Den första jernväg i Finland är ett så afgörande steg mot framtiden för Finska folket, att man med skäl af hvar och en, som i denna fråga yttrar sig, väntar åtminstone sans och öfverläggning. Jag ville gerna tillägga: äfven insigt; men till dennes förvärfvande i frågor, som röra det allmänna, har funnits ringa tillfälle och än ringare uppmuntran. Hvar och en af oss må derföre i medvetande af egen svaghet eftertänka all fordran på säkra insigter hos andra. Men en eftertanke, som vittnar om aktning för sak och för olika tänkande, äger man ovilkorlig rätt att fordra hos hvar och en, som offentligen uppträder att leda det allmänna omdömet i här ifrågavarande viktiga ämne. 10

Med ledsnad ser Ins. sig tvungen frånsäga ofvan citerade artikel detta mått af eftertanke – med ledsnad, emedan han ingalunda vill såra Författaren, och emedan det vid den i frågan allmänt rådande osäkerheten likväl kan antagas, att Förf:s resonnement, så fullt af motsägelser det än är, skall förvillan och missleda den opinion, det bordt upplysa och leda. För den, som till förekommande här af vill vederlägga Författarens påstående, ökas obehaget af nödvändigheten att framlägga dessa motsägelser och att sålunda, i stället för direkt bevisning i sak, gifva en kritik af Förf:s förvända sätt att bevisa. Ins. skall dock bjuda till att i senare hänseendet vara så kort som möjligt. 20

För att häri lyckas, måste Ins. lemna den brokiga ordning, i hvilken Förf:s påståenden framträda, och följa den, dessa påståendens större eller mindre omfattning ger vid handen.

Författaren är icke en af dem, som anse landets nuvarande kommunikationer för oförbätterliga. Han finner jernvägar vara olämpliga, men förordar kanaler såsom lämpade efter »landets lokala förhållanden, industrins eller näringarnes ståndpunkt, produkternas beskaffenhet, statens resurser och folkets lynne eller vanor.» 30

Låt oss tillsvidare lemna lokala förhållandena, näringarnes ståndpunkt och produkternas beskaffenhet derhän.

Alltså »statens resurser» medgifva kanalbyggnad, icke jernvägsanläggning.

Vår författare säger: från Päjäne likasom från de Vest-Tavastländska vattnena har man 6 mil till hafvet. Denna uppgift är väl icke riktig, men detta har här föga att betyda. Den innebär, att kanaler skola ledas i rät linje från de nämnda vattensystemerna till hafsstranden. Äfven denna förutsättning, att för kanalerna icke borde begagnas de naturliga vattendrag, som för dem erbjuda sig, ehuru på en omväg, må blott påpekas. 40

Men det är sjelfva påståendet om kanalernas företräde här i landet i afseende å kostnadspunkten, som utgör det egna i Förf:s sätt att se sakerna. Saima kanal har, som bekant, kostat 3 millioner. Den är något öfver fyra mil lång, men har på denna sträckning öfver en mil sjö. Sjelfva kanalarbetet omfattar således en sträcka af 3 mil, och anläggningens kostnaden pr verst har varit 100 000 rub. Kostnadsförslaget deremot för en jernväg från Tavastehus till Helsingfors läser stiga till 2 200 000 rub. Denna kostnad gäller en jernväg 10 mil lång. Att den är beräknad för blott enkel bana har föga att betyda, så länge sådana pröfvas vara för behofvet tillräckliga. 50

Ingen har nu tilltrott sig större insigt i saken, än de män, som uppgjort jernvägsprojektet. Och då Saima kanal visat sig pr verst 300

proc. dyrare än den föreslagna jernvägen, har äfven den djerfvaste kanalvän ryggat för jämförelsen i anläggningskostnad. Vår författare är icke så försagd. Han åberopar några ensidigt valda, utan eftertanke tillämpade data från utlandet – om hvilka längre fram; och med dem på papperet dikterar han, att kanal är billigare än jernväg. Likväl drifrar han icke höja på den beräknade kostnaden för jernvägen med mera, än 36 proc. ungefär. Han får då anläggningskostnaden för den föreslagna jernvägen till 3 millioner. Men låter man äfven detta godtyckliga antagande gälla, får man för banan från Tavastehus med bibana från Päjäne¹ 4 1/2 million. En kanal från Päjäne till Borgå, som förf. vill hafva den, skulle på 6 mil, d. ä. något kortare än fogelvägen, efter Saima kanals pris, således under antagande att dock 3/4 af sträckan vore sjö eller segelbar flod, kosta en lika summa. En annan dylik kanal från de »Vest-Tavastländska vattena» skulle fördubbla summan. Således 9 millioner för kanal, i st. för hälften 4 1/2 millioner för jernväg.

Med dessa siffror för ögonen påstår förf. likväl, att statens resurser icke medgifva jernvägsbyggnad, men väl kanalänläggningar, hvilka senare ännu skola lemna medel öfriga för mossars uttappning – ett företag, hvilket förf. uttryckligen uppställer såsom vida viktigare än jernvägsanläggningar, men hvilket han är beredd att företaga jemte kanaliseringen.

Men utom det, att förf. sålunda gräfver kanaler på genaste väg och med besparing för statsverket, har han för dem fullt upp med transportgods, medan jernvägarne skola komma att sakna sådant.

Han säger: trädvaror kunna icke forslas på jernväg. De nöta så förfärligt på »rails» och »waggons» (på svenska: skenor och vagnar). De »möta allehanda svårigheter vid i och utlastning.»

Detta är nu förf:s alla jernvägsförslag ruinerande beslut. Hvar och en känner, att en jernväg i vårt land till en början hufvudsakligen måste räkna på transport af trädvaror. Men förf. säger: »allt virke af vanliga trädslag» tillhör de varor, »hvilkas tyngd eller volym ej står i förhållande till deras värde». Sådane varor äro visserligen högst förunderliga. Man kan omöjligt inse, om förf. anser det för en naturlag, att dyrbara varor skola vara tunga, eller om han önskar dem fjäderlätta. Nog af, de äro hvad de äro, och sådane varor duga ej för jernvägar. Huru vet nu vår författare detta? Han åberopar erfarenheten i andra länder. Men hvad han åberopar är, med förlof, fullkomligt ogrundadt.

Hvar och en inser, att varor, hvilka i förhållande till tyngd eller volym hafva ett ringare värde, utgöra ett mindre förmånligt fraktgods, då, såsom på jernvägar, för vara af högre värde betalas högre frakt. Vid vanlig transport till lands och sjös, betalas frakten vanligen efter tyngd, för lätta och stort rum intagande artiklar efter volym. Frakten för sådan transport faller således alltid tyngre på en vara af mindre värde. Men för jernvägstransport delar man varorna i vissa klasser efter värdet, så att de i förhållande till volymen eller tyngden mindre värdeliga erlagga en mindre frakt, än dyrbarare varor. Detta är för trafiken en stor fördel. För den blifvande jernvägen till Tavastehus har man såsom den lägsta fraktsats antagit 2 kopek per lisp., motsvarande medelfrakten för lägsta klass på de tyska jernvägarne; hvarföre en reducerad toltf bräder eller plankor komme att betala i frakt 70 kop. för 10 mil, ungefär 50 procent af hvad som nu i forlön betalas. Vi betvifla högligen, att transporten t. ex. från Nyslott genom Saima kanal

¹ Förf. har den förvända föreställningen, att en sådan bana skall gå från Päjäne till Tavastehus.

till Trångsund kan verkställas till detta pris. Hvad angår trafiken på utländska jernvägar, så transporteras på dem till anfördt pris tillochmed sten, takskeer, tegel m. m. Nötningen förnämligast på vagnshjulen beror naturligtvis af lastens tyngd på hvarje vagn och af hastigheten, med hvilken bantåget röres. Lastens tyngd är densamma äfven för dyrare, men tunga varor, såsom socker kaffe o. s. v. och hastigheten regleras efter behag. Frågan är blott den, om någon viss vara kan bära den frakt, som erfarenheten lärt vara den lägsta, hvartill transport på jernväg kan ske. Nyssanförda fraktsats motsvarar, som sagdt, fraktsatsen i utlandet för sista klassens varor. Och att den kan vidhållas i Finland, följer redan deraf, att jernbanor här kunna byggas till vida billigare kostnad, än i mera odlade länder. Omlastningen åter från fartyg till kanal, hvaraf äfven författaren gör så stor affär, är, enligt exportörernas intyg, en sak, som kan verkställas för 3 à 5 kop. p:r reducerad tolt, om jernvägarne gå ut på en mölja intill fartygets sida.

10

Men äfven spanmål, menar Förf., kommer icke att finnas för jernvägarne. Spanmålspriset slår nemligen i markegångstaxorna för Tavastehus län föga högre än i dem för Nylands län, och öfverflödet på en eller annan egendom afsättes på stället. Det låter väl, som om förf. ville undersöka om Tavastland icke äfven har kolonialvaror, metaller och viktualier att aflåta; men det sker dock icke. Bestämmt lofvar han afgöra, om produktionen står tillbaka af brist på afsättning. Detta afgöras genom det anförda, att vissa egendomar afsätta sin produkt på stället.

20

Hvad spanmålshandeln i ett åkerbrukande land angår, är det klart, att under allmänt goda år ingen afsättning från den ena orten till den andra kan finnas. Endast export kan då bereda afsättning. Att för denna, när den från Finland i större skala kan ske, andra kommunikationer än de närvarande äro nödvändiga, läser ingen betvifla. För den inhemska omsättningen åter är det, då säden i den ena landsorten står 50 proc. högre än i den andra, som lättade kommunikationer äro önskvärda. I ett land, som icke producerar säd till eget behof, är det utan all vidare bevisning gifvet, att afsättning alltid finnes; men det är likaså afgjordt, att den i Finland icke kan ske på längre afstånd från produktionsorten, än 10 till 15 mil, och erfarenheten läser, att den äfven då ofta sker med förlust. I Åbo, i Helsingfors, i Borgå säljas årligen betydliga partier spanmål, mjöl, gryn och ärter från Tavastland. Men våra handlande veta det väl, att bonden ingenting förtjenar på spanmålens nedforslande. De säga: skulle han icke nödgas besöka kuststäderna, för att få sitt behof af salt, jern m. m., skulle han sällan der föra någon spanmål till torgs. Den enklaste eftertanke läser, huruvida ett sådant förhållande är egnadt att uppmuntra produktionen eller tillbakahålla den. Emellertid är det faktiskt, att under tider, då forlönen var lägre än nu, så att frakten för en tunna råg från Tavastehus utgjorde 50 kop. silfver, tunntal tunnor derstädes blifvit uppköpta och nedforslade till Helsingfors. Det är likaså faktiskt, att flera tusen foror årligen från Tavastland gå till ofvannämnde städer med spanmål, mjöl, gryn, ärter, smör, kött, lin, linfrö, ja vissa år med hö. För en fora om 50 lisp. på 14 mils väg betalas nu 4 rub. På jernväg är frakten för detta belopp af sagde varor, från Tavastehus till Helsingfors (12 mil) beräknad till 1 rubel.

30

40

50

Men vår författare påstår, att finska bonden om vintern icke räknar det för någon tunga eller förlust, att fara ned till sjöstäderna. Han (bonden nemligen) nödgas i anseende till den korta sommaren för jordbruket hålla mera arbetare och dragare, än han om vintern kan

nyttigt använda. Han afbryter således blott deras vinterhvila, då han skickar dem till sjöstäderna. Förf. anser nu detta afbrott för högst nyttigt, han skulle hålla det för en olycka, om jernvägar skulle hindra det – men han befarar intet sådant, utan är temligen öfvertygad, att bonden fortfarande skall föra sitt lass till staden bredvid jernvägen. Här komma vi således till kommunikationernas beroende af »varor eller lynne.» Och Förf. förklarar det högtidligen för en »statsekonomisk princip,» att nya kommunikationer böra lämpas efter denna allmogens vana.

- 10 Hvilket namn skall man väl gifva detta Förf:s resonnement? Den tänkande läsaren må afgöra. I hvilken landsort i Finland har allmogen öfverflödig tid för sina vinterkörslor? Hvar gör den för sitt jordbruk allt, hvad under vintertiden kan göras? Huru kan man föreställa sig, att följderna af en jernvägs öppnande kunde blifva den, att den omgifvande befolkningen skulle instänga sig inom sina hemknutar? Eller huru kan man söka tröst i den motsatta föreställningen, att dock bonden skall, jernvägen till trots, icke lägga sin vara på dess vagnar, utan bredvid densamma tryggt skrida fram på sitt lass? När Förf. sedan kommer till de svårigheter, som möta, om lasset skulle stanna vid jernvägen, och
20 utbrister: »Hvem skulle derifrån hemföra häst och dräkt» (menas åkdon)? m. m., blifva hans bekymmer verkligen tragiko-komiska.

Sedan Förf. sålunda bevisat, att endast trädvaror erbjuda sig för transporten, men att de icke kunna transporteras på jernväg, att, äfven om andra dyrare produkter föras till hafskusten, jernvägen för deras transporterande icke är behöflig, ja att, om den kunde tillägna sig denna transport, den blefve absolut skadlig, öfvergår han till frågan: hvarifrån jernvägen skall få passagerare?

- I förbigående bör anmärkas såsom en konsekvens af Förf:s yrkanden, att i hans tanke äfven kanaler i Finland behövas blott och bart för trädvarutransporten. Andra varor behöfva dem icke. Skulle de likväl
30 välja kanalvägen, så vore detta en olycka – ty bonden skulle då afhållas från dessa resor till sjöstäderna, som ingenting kosta honom, men äro honom så gagneliga till afbrott i vinterhvila och genom »en och annan under färden uppsnappad nyttig kunskap eller nyhet.»

- »Att beräkna Tavastehuska jernvägen för passagerare» säger Förf., »synes högst äfventyrligt.» För hvem? kunde man väl fråga. Men Förf. har den föreställning, att ingen annan resande skall begagna jernvägen, än invånarna i Helsingfors och Tavastehus stad. Då man nu för jernvägen läser beräknat 70 000 passagerare årligen, så skulle de 20 000
40 invånare i de båda städerna nödgas »företaga resan 4 gånger hvarje år.» En annan kunde tycka, att 2 resor vore nog, om eljest vederbörande komma hem igen. Men Förf. fäster sig icke vid sådana småsaker. Det gör honom mera oro, att »hvar och en, som ämnar sig längre än till ändpunkten, behöfver der sitt åkdon.» Och huru skola de 20 000 härmed ställa till? Men ännu viktigare är den följande invändningen; »att uppmuntra allmogen och arbetsklassen till jernvägsresor, vore säkraste medlet att förspilla deras dyrbara tid och hos denna klass införa lättsinne och själfsvåld.» – Man ser det, det är för bonden nyttigt och bildande, att kуска ned till sjöstäderna på eget lass, men att fara på
50 jernväg, det är rena förderfvet. I förra fallet afbrytes »till allmän och enskild båtnad» hans hvila, i senare fallet »förspilles hans dyrbara tid.» Gäller det kanaler, då går Förf. tillochmed så långt, att han vill att allmogen skall bygga fartyg och besörja transporten – i förbigående en lika lös förmodan som många andra, då hvarje klokt tänkande vet, att farten på insjöar, floder och kanaler komma att erfordra ångfartyg.

Men om jernvägar menar han: »att finska allvaret, redbarheten och tarfligheten, hvilka utgöra grunddragen i vår nationalitet, och hvaröfver vi med skäl kunna vara stolta, troligen skall genom dem rubbas, måhända utvandra.» Likväl må det nämnas, att detta svammel af äckligt skryt och tanklöshet icke hindrat honom, att förespegla jernvägars gagnelighet i »en icke aflägsen framtid.» – sedan först kanaler kommit till stånd. Anmärkas må ännu, att Förf. vill hafva kanaler till Borgå och möjligen jernväg till Åbo; men för förbättrad kommunikation till Helsingfors hyser han uppenbarligen stor afsky. Må detta vara nog till uppvisande af, huru rediga Förf:s åsichter och påståenden i jernvägsfrågan äro. Det anförda utgör verkligen hufvudsumman af hans bevisning mot jernvägar. Att han ännu försäkrar, att de skola ruinerat landet, hindra jordbrukets framsteg, genom att draga arbetare från detsamma, och mera dylikt, har icke mycket att betyda. 10

Mera skäl kan det synas hafva för sig, hvad Förf. säger om fabriksindustrins behöflighet för landet – hvilken han förnekar. Vi anse det för obestridligt, att »jordbruket måste vara och blifva Finlands modernäring.» Det kunde också låta säga sig, att jordbruket bör hafva hunnit någon grad af utveckling, förrän fabriker kunna bära sig. Ty dessa måste, om de arbeta för inhemsk konsumtion, söka sina afnäm- 20
mare bland jordbrukare. Men då Förf. yrkar, att landet måste producera öfverflöd af lifsmedel, förrän någon fabriksindustri skall kunna uppstå, och bibehålla sig, går han vida utöfver hvad eftertanke och erfarenhet i ämnet lära.

Det är nemligen tvärtom en erkänd sanning, att jordbruket icke kan vinna någon högre utveckling, utan att understödjas af en inhemsk manufakturindustri. Att uppmuntra denna, är att uppmuntra jordbruket, genom att förskaffa detsamma afnämare. Visserligen kan det blifva för sjelfva fabriksindustrins bestånd och utveckling menligt, samt för konsumenterna af dess alster tryckande, om den genom monopoler, tullförbud eller höga tullsatser obehörigt skyddas mot utländsk konkurrens. Men manufakturerna förutan saknar jordbrukaren afnämare och pris på sin vara. Förf. har en stor förfäran för högt pris på lifsförnödenheterna. Men vid lågt pris har uppenbarligen jordbruket ingen förkofran. Ju högre deremot priset står, desto mera uppmanas jordbrukaren att producera, och desto lättare har han att åstadkomma en stegrad produktion. Hårda år göra naturligtvis undantag, äfvensom att genom införsel förbud stegradt pris icke är tjenligt att höja produktionen. – Men eljest stiga arbetslöner och lifsmedlens pris i ett motsvarande förhållande. Alla tiders erfarenhet vittnar, att der lifsför- 40
nödenheterna stå högt i pris och arbetslönerna äro höga, der finnes allmänt välstånd. England ger härpå det främsta exemplet. Med en hop bekvämlighetsvaror förhåller det sig visserligen tvärtom, att lågt pris ökar konsumtion, ökad efterfrågan stegrar priset och framkallar ökad produktion. Förhållandet är enkelt grundadt deri, att hvarje individs förbrukning af lifsmedel har sin gifna gräns, hvilken en ökad produktion icke kan framflytta, medan individen kan förbruka hvarjehanda fabrikater efter godtycke, detta mera, ju billigare de i följd af ökad produktion kunna köpas.

Med rätta fäster man derföre vid öppnandet af nya kommunikationer afseende på manufakturindustrin, och i fråga om jernvägar i Finland bör den utan tvifvel tagas i beräkning. Det betyder ingenting, att denna industri för närvarande i landet är ringa¹. – Bristen på 50

¹ Förf:s försäkran, att »en enda liten socken föder flere arbetare, än alla Finlands

kommunikationer utgör ett af de svåraste hinder för dess uppkomst. – Förf. kunde på samma skäl, som han ifrar mot fabriker, ifra mot städer, hvilkas invånare öfverhufvud utgöra konsumenter för jordbrukets alster. Han torde kanske hafva någon kunskap om, till hvilken grad jordbruksproduktionen och jordegendoms värde stigit i närheten af Helsingfors. Ty han må väl icke mena, att »öfverflödet af lifsförnödenheter» på de kringliggande egendomarne framkallat Helsingfors. Skulle nu t. ex. hvarje församling i landet få, icke ett Helsingfors, men blott ett par större fabriker inom sina rämärken, skulle de kringboende jordbrukarene, äfven om de förut producerat mindre än för det egna behovet, utan tvifvel snart icke blott fylla detta, utan rundligt förse fabriken arbetare. Retelsen till det senare skulle sätta den i stånd till det förra. Men detta är ett nationalekonomins a b c, hvars upprepande ingen så statsekonomisk person som Förf. borde föranleda. Ins. har mot hans yrkanden endast velat göra klart, att kommunikationerna i landet böra afse icke mindre manufakturindustrin, än jordbruket, och att de i sjelfva verket genom att afse den förra bereda väg för det senares förkofran.

Men för båda, såväl för jordbruket som för manufakturerna, äro i Finland kanaler, om icke helt och hållet gagnlösa, likväl föga båtande. Jordbrukaren kan icke glädas af kommunikationer, som icke tillåta honom att sälja sin åkers afkastning, förrän 10 månader (Aug.–Juni) efter skörden. Fabrikanten har af dem ringa förkofran att vänta, då de blott fem månader af årets tolf tillföra honom råvara och fortskaffa fabrikater.

Det är detta Ins. vågar anse för det afgörande i frågan: om kanal eller jernväg i Finland? Hvarföre skulle man väl här använda 2 å 3 ggr så många millioner på kanaler, hvilka på sin höjd hafva fördelen, att kanske 25 proc. billigare fortskaffa trädvaran, hvarpå tillgången år för år aftager och måste aftaga, medan man för halfva till tredjedels kostnaden anser sig kunna åstadkomma jernvägar, de enda för jordbruk och fabriker, d. ä. för de industrigrenar, uppå hvilka landets framtida välstånd måste byggas, gagneliga kommunikationer, som dertill lofva trädvaran en 50 proc. billigare transportkostnad, än den närvarande?

Må det upprepas: trädvaruexporten måste efterhand aftaga, ty ingen mensklig makt förmår återställa urskogarne, och mera än halftannat sekel erfordras att svagt ersätta hvarje till bjelk eller plankor nedställt träd. Bygg nu med några millioner en kanal, som gör transporten till kusten för ett sådant träd 20 kop. billigare, än den kan ske på jernbana. Bonden, skogsägaren, har för en sådan sekelgammal skogens prydnad förut erhållit 25 kopek b:co assig:r. Han får nu kanske 25 kopek s:r. Den genom kanalen nedsatta transporten skall väl ytterligare höja hans förtjenst med 5, kanske 10. kop. p:r träd. Denna blir härvid den hufvudsakliga vinsten för land och rike. Ty hvad kanalen derutöfver förmår verka till transportkostnadens nedsättande, det verkar, såsom vi visat, äfven jernvägen.

Eller bygg en jernbana för jordbruket och manufakturindustrin, som hafva en framtid, men hvilken, ett sådant kommunikationsmedel

fabriker tillsammans» är ett af dessa grundlösa yrkanden, med hvilka han slår omkring sig. Fabriksarbetare funnos ännu 1855 då kriget nedsatt deras antal 3 419. Tillverkningen uppgick till ett värde af 1 174 970 rub. Blotta förloren för råvara och fabrikat gaf väl utskyldernas belopp åt många små socknar; och med det erhållna priset för arbetarens och deras familjers lifsförnödenheter betäcktes säkert dubbelt flera sådane socknars kronoutskylder.

förutan, aldrig skall randas och hvilken framtid likväl är den för finska folkets välstånd enda möjliga. Lägg dertill, att denna kommunikationsväg äfven kommer att gagna trädvaruexporten både såsom väg för den skog, hvilken hittills ingen väg haft till hafvet, och såsom en billigare väg för den, hvilken förut på en dyrare sändt sina furor till sjöstäderna. Tillägg slutligen, att denna nya väg fordrar ett mindre anläggningens kapital, än de blott för trädvarors forslande bestämda kanalerna.

Ins. skulle tro, att ingen, som lugnt öfverväger dessa förhållanden, kan tveka, hvilkendera af dessa båda kommunikationsvägar skall blifva den för landet nyttigare, äfven om man blott afser deras verkan på det materiela välståndet. Vill man jemföra bådas blifvande inflytande på folkets andliga kultur, träda kanalerna tillbaka för hvarje sådan jemförelse.

Att likväl, det landets industri skulle vinna en hastig förkofran endast derigenom att kommunikationsvägar för densamma öppnas, lärer icke falla någon in. Men lättade kommunikationer skola väcka företagsamheten genom att gifva den en säker utsigt till framgång. Att vänta allt af regeringens omsorg, tillhör en håglöshet, hvilken ingen uppmuntran förtjenar. Samtiden har i hypoteksföreningarne funnit ett medel att sammanbringa för jordbruk och manufaktur nödigt kapital. På denna väg kunna jordägarene få kapital äfven för mossors uttappning. Stunden är ogynnsam för indragandet af kapital från fremmande land. Men denna kris är, såsom alla sådane, öfvergående. Hvad angår kronans öfverloppsjordar, om hvilka förf. talar, lärer man tillräcklig pröfvat vanskligheten af att upplåta dem åt krononybyggare; och de å dem befintliga kärrens uttorkande på statens bekostnad torde gifva föga säkerhet för bättre framgång, sålänge jorden bibehålles för kronan. Det enda säkra sättet att binda nybyggaren vid jorden är att gör den till hans egendom. Åtminstone kunde det löna mödan försöka, om icke dessa jordar, sedan mossorna på statens omkostnad blifvit aftappade, skulle finna köpare och statens förskott sålunda ersättas.

(n:o 4)

Men ehuru afgjordt det må vara, att jernvägar äro nödvändiga för jordbrukets och manufakturernas lyftande i Finland, och ehuru probabelt det är, att de för sin anläggning erfordra mindre »resurser», än kanalerna, uppstår dock fråga, om ens dessa resurser finnas.

Ins. kan till denna fråga svara endast följande. Erfarna affärsmän taga för afgjordt, att det för jernvägen från Tavastehus beräknade anläggningsskapital utan svårighet kan fås genom inhemskt lån, om jernvägen göres till hypotek för lånet, och staten garanterar ränta och amortissement.

Hvarifrån skall då staten taga medel till räntans betäckande? Uppenbart vinnas de endast genom förhöjda statsinkomster, förnämligast af den ökade import vid tullkammaren i Helsingfors, som en genom kommunikationens öppnande ökad export skall framkalla. Man kan föreställa sig tillgången härvid på följande sätt. Den ifrågavarande räntan uppgår å 4 proc. till 88 tusen rubel. Men under förutsättning, att blott 1/2 million årligen på arbetet användes, åtgå fyra år, förrän hela räntans belopp kommer att årligen utbetalas. Antagom då, att ytterligare fyra år förflyta, förrän bibanan till Päjäne påbörjas, så är det väl lågt beräknadt att, anse trafiken på jernbanan under dessa senare fyra år hafva höjt tullinkomsten med anförda belopp. Statens uppoffring i räntor på dessa åtta år uppgår då till 440 000 rubel. Hvad som deponeras till amortissement, t. ex. 1/2 proc. = 11 000 R. om året, utgör för staten ingen förlust, utan en besparing, genom hvilken den

småningom för sig inlöser jernvägen, hvilken utan tvifvel långt före den tid, då hela lånet är amortiseradt, äfven ger ränta på kapital.

Att bibanan till Päjäne är för företagets framgång af stor vigt, och att den skall betydligt öka inkomsterna på hufvudbanan, lærer ingen vilja bestrida. Det kan lätt hända, att uppskjutandet af sagde banas anläggning blir en verklig förlust. Men afgörandet häröfver beror af den erfarenhet hufvudbanans öppnande gifver.

10 Här har endast tullinkomsten blifvit nämnd. Men det förstås lätt, att staten, i följd af landets genom den nya kommunikationen höjda välstånd, redan i en snar framtid skall se äfven sina direkta inkomster förhöjda.

Skulle det sålunda visa sig, att statsinkomsten genom båda banors öppnande stiger till ett belopp, motsvarande räntan på kapitalet, då vore det utan tvifvel tid att företaga banans förlängande vesterut, huru ruinerande för folkets välstånd och sedlighet vår Författare än anser ett sådant företag vara.

20 Till det ofvan sagda må ännu tilläggas. Ett lån för ett produktivt företag bör icke förblandas med de vanliga improduktiva statslånen, hvilka ske för att återställa den af någon orsak, såsom krig m. m., störda jemnvigten mellan inkomst och utgift. Och en jernvägsanläggning är ett produktivt företag, äfven om trafiken på densamma aldrig skulle aflasta räntan. Ty denna måste under tidens längd mångfaldt betäckas genom ökade statsinkomster. Men den egentliga frukten af företaget är det ökade välståndet inom hela den del af landet, för hvilken jernbanan utgör ett kommunikationsmedel. Göres sjelfva anläggningen, här jernbanan, till hypotek för lånet, är dettas återbetalning lika litet tvingande, som återbetalningen af ett in-tecknad lån, hvilket alltid kan omsättas. Här behöfves icke omsättningen, emedan reverserna äro såsom löpande obligationer. Klokt folk påstår, att
30 bristen på dylika inhemska räntebärande obligationer, sådane nemligen, som äro fonderade på produktiva företag, utgjort och utgöra ett hinder för utvecklingen af den allmänna krediten och penningeväsen-det.

Under allt detta har det blifvit förutsatt, att trafiken på den blifvande jernvägen skall kunna underhålla sig sjelf. Ins. kan naturligtvis icke göra något anspråk på att bedöma, hvilka utsigter härtill förefinnas. Att företaget med tiden måste rendera mera, än jernvägar i flera andra länder, synes enkelt följa deraf, att anläggningskostnaden blir jemförelsevis låg, och att i det land, för upphjelpandet af hvars industri
40 anläggningen sker, ett så ofantligt fält för industrins höjande återstår. Till hvad ofvan blifvit sagdt om jernvägstrafiken må här ytterligare tilläggas.

Jernvägen från Tavastehus sätter de Tavastländska sjöarne i förbindelse med hafvet. Kommunikationen med de vestligaste af dessa sjöar är som bekant afbruten genom strömfallet vid Tammerfors. Men den fortgår sedan oafbruten ända upp till Virdois och Keuru vid mellersta Österbottens gräns. Det vore nu att tro landets affärsmän om brist på all spekulationsanda, att förutsätta, det icke en årsafverkning från dessa traktens skogar, de enda i Finland som ännu kunna kallas orörda, skulle finnas i beredskap den dag jernvägen öppnas. Men att öppna
50 kommunikationer, utan att tillåta produktion för deras begagnande, vore enkelt att motarbeta deras ändamål, och det skall derföre helt och hållet bero derpå, om dessa skogar få begagnas eller icke, huruvida jernvägen från första stund kommer att hafva vara i öfverflöd, att transportera till kusten.

Grundsatsen för skogshushållningen kan icke vara någon annan, än den för all produktiv hushållning öfverhufvud. Det bör icke blifva fråga derom, att spara skogen, utan att gifva den det högsta möjliga värde. Vinner den värde, så blir sparsamheten häraf en gifven följd. Mer värde erhåller en vara endast genom fri konkurrens i efterfrågan och afyttring. Kunna sågar anläggas endast till ett visst, godtyckligt bestämdt antal, är följden den, att sågegaren bestämmer skogens pris efter behag, och att afverkningen blir ringa. Medgifves fri konkurrens, får skogsegaren för sin skog det högsta pris, konjunkturen medgifver, och denna reglerar beloppet af afverkningen, så att äfven trädvarutransporten på kanal eller jernväg sjelfmant blir den för det ena eller andra året största möjliga.

10

Såsom Björneborg kommer att dela utskeppningen af trädvaror från vestra Tavastland, så har Fredrikshamn redan försteget i afseende å skogarne kring norra Päjäne. Vår författares föreställning om dessas rikedom är påtagligen öfverdrifven; och hans tro, att den hel och hållen skulle välja hans supponerade kanal till Borgå, är än mera vilseledd. För säkert får dock antagas, att en betydlig del deraf skall följa den kommunikationsväg, som öppnas från Päjäne direkt till hafvet.

20

Det är väl högst vanskligt, att på förhand uppgifva någon siffra för den export af trädvaror, som den föreslagna jernvägen komme att leda till Helsingfors. Men det är ingalunda öfverdrifvet att antaga, att den skall närma sig den nuvarande skeppningen från Viborg, d. ä. uppå till 200 å 300 tusen tolfter. Och den vara, hvarom här är fråga, är icke den dåliga, som nu från Helsingfors skeppas till Medelhafs hamnarne, utan vara för England. Jernvägskraften för 200 000 tolfter skulle göra 140 000 rubel.

Än mindre torde beloppet af åkerns och ladugårdens produkter, som komme att passera jernbanan, kunna med någon säkerhet beräknas. Någon egentlig spanmålshandel finnes ännu icke alls i landet. Förbättrade kommunikationer skola småningom göra kronans ingripande i densamma öfverflödigt, och derigenom först göra den möjlig. Erinras må ännu, att till anförda transportartiklar komma råvaror för fabrikerne och dessas fabrikater, salt, jern, kolonialvaror m. m. för landsorten närmast jernvägen och för trakterna öster, norr och vester om Tavstehus, ända till en radie af 20 å 25 mil.

30

Om passagerare trafiken vill Ins. ännu tillägga några ord. Vid uppskattning af trafiken på vägarne närmast Helsingfors, anställd med anledningen af de påtänkta chausseerna, har man stödd på lång erfarenhet antagit att i medeltal 300 åkdon dagligen passera stadens tullar fram och åter. Ungefär en tredjedel anses komma på vägen från Helsinge (Tavastehus). Låt oss dock antaga blott en fjerdedel eller 75 foror dagligen, 27 000 årligen. Under antagande vidare, att blott en person åtföljer hvarje fora, hafva vi 27 000 personer, som på anford väg årligen besöka Helsingfors; och således, om alla dessa skulle begagna jernvägen, fram och åter, skulle passagerarens antal per år uppgå till 54 000. Men en säker följd af jernvägarns öppnande är, att de, hvilka besöka staden för den dagliga konsumtionen af matvaror, skola komma oftare, med mindre parti vara i sender, och från längre afstånd, t. ex. i stället för hvar månad hvar vecka, i st. f. engång i veckan tre gånger, i stället för tre ggr. hvarje dag. Räknar man till sådana endast 1/3 af nyss uppgifna antal eller 25 hvilkas besök alltså tredubblas, så ökas passagerareantalet med 18 000 eller fram och åter 36 000 årligen. Till detta antal bör ännu läggas de passagerare, som från någon mellanstation färdas till Tavastehus och åter. Häremot minskas antalet

40

50

derigenom, att en mellanhandel måste uppstå i Tavastehus, och att uppköpare på landsorten förena större partier af någon konsumtionsartikel på en hand. Men antalet ökas åter af alla dem, som sommartid kunna från olika håll komma till Tavastehus på ångbåt och om vintern, medan de derstädes beta sin häst, göra ett besök i Helsingfors. Man finner det, att äfven en ringa daglig passageraretrafik på året utgör betydligt. Och ingen lär anse Författarens förmenande, att endast invånarna i Helsingfors och i Tavastehus stad skulle begagna jernvägen, för annat än en hoax. Erfarenheten lär öfverallt, att passageraretrafiken är stor endast närmare en jernbanas ändpunkter, medan den från den ena till den andra af dessa är jemförelsevis obetydlig. Likväl bör man ihågkomma, att då här den ena ändpunkten är landets hufvudstad, och bortom den andra finnes en stor del af det inre landet, äfven passagen på hela banans längd kommer att mycket begagnas. Har man alltså för den projekterade jernvägen beräknat 70 000 passagerare per år på kortare eller längre stycken af banan, är detta antal utan tvifvel mycket för lågt; är deremot meningen den, att afgift för 70 000 turer på hela banans längd skall inflyta, så kunde det väl hända, att inkomsten de första åren blefve mindre; dock torde det vara svårt, att på förhand häröfver afgöra. Ty räknar man blott 28 passagerare dagligen för hela banlängden, gör detta fram och åter 20 000 turer, då för återstående 50 000 skulle erfordras en freqvens af 70 personer dagligen på half bana. Kommer en gång bibanan till Päjäne (resp. Vesijärvi) till stånd, skall utan tvifvel ångbåtsfarten på dessa vatten tillföra banan passagerare från hela Savolax och norra Karelen.

Slutligen återstår, att anställa en pröfning af de exempel, Författaern åberopar på kostnaden för kanaler och jernvägar m. m., hvilken lärdom väl torde falla mången läsare i ögonen.

Ins. förutsätter, att Förf:s citationer äro rigtiga, ehuru Förf. t. ex. synes hafva misstagit sig i afseende å kostnaden, för Götha kanal, som af honom uppgifves till 8 875 430, men hvilken vi hos *Ravert*¹ finna upptagen till 10 385 800 rdr. bko. Men på detta ligger icke vikt. Vigtigare är, att han jemfört kostnaden för kanaler så enkla, de här nedan beskrifvas, med Englands, Frankrikes och Belgiens (för det mesta) dyra jernvägar, icke med Tysklands och Amerikas billigare. Vidare har man valt sina exempel utan all närmare granskning af förhållandena. Så t. ex. anför han priset på 13 i nyare tid bygda kanaler i Frankrike. Vid efterseende finner man, hvad man har skäl att förmoda, att större delen af dessa kanaler äro för mindre pramar eller båtar, som framläpas med häst eller människokraft. Bland 9 af dem, hvilkas djuplek är uppgifven, är en enda kort kanal 6 fot djup, de flesta öfriga föga öfver 3 fot djupa. En af de längsta med endast 3 fots djup är för tre alns breda båtar. Åtminstone tvenne, »Navigation de l'Isle» och »Navigation l'Oise», äro kanaliserade småfloder. Huru stor del af de öfriga må utgöra flodbädd ger Ins. sig verkligen icke tid att efterleta. Men det förstås lätt, att kanaler af mera än 30 Sv. mils längd till stor del måste vara flodbäddar. Hvertill tjenar nu ett sådant anförande, som Författarens? Äfven om man afser från olikheterna i Frankrikes och Finlands jord och dennas formation, och från den olika kostnaden att använda sandsten och granit m. m., så framstår ju dock Förf:s exempel såsom helt och hållet på måfå upplockadt, utan minsta bevisningskraft till eller ifrån. Tager man den beräknade kostnaden för alla Frankrikes

¹ *Konungar. Sveriges industriela tillstånd, Sthlm 1849.*

kanaler, får man 190 000 francs per kilometer eller 47 500 rub. per verst ungefär, icke 30 500 såsom Förf. med stöd af sitt exempel uppger¹. Men sådane »detaljer» bevisa, såsom sagdt, i förevarande fall platt intet.

Ännu ett exempel. Förf. anför, att på kanalen mellan Brüssel och Willebroek (Willebroek?) »5 1/2 mil.» »afgifven för en 1 tonneau ved var 12 1/2 cent, men frakten på jernväg af lika längd var på samma tid och för samma qvantum 247 centimer²». Hvad har nu kanalafgiften att göra med frakten på jernvägen? Det är ju enkelt, att för kanaltransporten bordt uppgifvas afgift och frakt tillsammans. Rydqvist uppger kanalens längd till 2 2/3 mil eller till blott hälften, af hvad Förf. påstår. Denna kanal är anlagd 1561, säger för 300 år tillbaka! Huru billig måste icke en sådan kanal numera stå bolaget? Hvad bevisar nu detta Förf:s anförande för kostnaden af kanalfart i Finland? Allsintet! På Saima kanal läres afgiften för reducerad tolft bräder vara 39 kopek, d. ä. för 4 mils väg afgiften hälften af den på Tysklands jernvägar gällande på Helsingfors-Tavastehus-linjen beräknade frakten för 10 mil. När till sagde afgift på Saima kanal lägges frakten, blir transporten dyrare än forlön för samma väglängd pr. fora.

Men det torde vara onödigt, att vidare utsträcka granskningen af Förf:s återopade »detaljer.»

Vid första blick man kastar på någon bok, rörande ifrågavarande länders kommunikationer, öfvertygas man lätt, att deras kanaler kosta mindre än deras jernvägar, och att transporten på de förra öfverhufvud är billigare. Men man får icke glömma: 1) att en stor del af dessa kanaler är anlagd långt för detta vid billigare arbetskostnad m. m., och att på dem icke mera beräknas någon kapitalränta; 2) att de äro anlagde i en annan jordmon, vanligen utan revetering; 3) att det stora flertalet utgöres af grunda diken; 4) att de till följd häraf och för att icke fördärfvas, äro obegagneliga för ångbåtsfart; 5) att deras stora utsträckning kommer sig deraf, att de på långa sträckor äro kanaliserade, upprensade och med slussar försedda floder och flodarmar. Man ser dem i England såväl som Frankrike och Belgien genomflyta åker och äng, till brädden vattenfyllda, stundom utan ens någon hästväg på stranden, och på dem en och annan pråm, som makligt drifver fram, förd af strömmen eller af vinden i de konstlöst inrättade seglen. Här af kommer transportens billighet på dessa kanaler, hvilken äfven derigenom blir billigare, att trafiken å desamma nästan hela året är öppen, och hvilken, t. ex. i Frankrike och Belgien, på staten tillhöriga kanaler ytterligare nedsättes deraf, att någon procent på anläggningskapitalet icke beräknas, utan blott underhåll och förvaltning genom kanalafgiften betäckes.

Helt annat är förhållandet i Finland. Ins. förstår sig visst icke på kanalväsendet; men han skulle tro, att för kanalbyggnad icke finnes någon svårare jordmon, än den, som omvexlande består af granitberg, sand och dyjord. Sprängningen genom bergen är ofantligt kostsam; i kärr måste hela kanalbädden fyllas med fastare jord (sand och lera?) och sanden måste hindras från nedrasande genom pålningar eller stenkistor. Dessutom är isynnerhet på södra kustenlandets stupning ganska stark – och floderna rinna här öfver berglagrens afbrutna och blottade hammar, så att deras lopp tätt afbrytes af grunda forsar och

¹ Vid ett hastigt öfverslag finner Ins. de 13 kanalernas kostnad per kilometer vara 138 000 fr. icke 122 200 såsom Förf. uppger. Sistnämnda summa gör altså å 25 kop. per 1 francs ungefär 32 000 Rub. per verst.

² Det senare låter nog otroligt.

fall. Klimatet gör vidare, att kanalen endast sommarmånaderna (5 af 12) har någon inkomst.

Deremot gynnas här jernvägsanläggningar af många egna förhållanden. Den nödiga terrainen, som i mera odlade länder måste genom expropriation lösas med dryg betalning, fås här för intet. Och ehuru denna fördel äfven kommer kanalbyggnader till godo, gör den icke desto mindre en jernvägsanläggning billigare än annorstädes. I England, der ingen expropriationslag finnes, är lösen för jord orimligt hög, stundom ända till 100 tusental pund pr. mil (1/6 Svensk). Äfven grus och sand till
10 sjelfva vägen, som i Finland fås öfverallt, betalas i utlandet ofta dyrt, t. ex. i Belgien med ända till 90 kop. kubik aln. Sleepers, de bjelkar, som utgöra underlag för jernvägsskenorna, komma till England, Frankrike och Belgien från Amerika och från Östersjöhamnarne, medan de här väl ofta kunna fås af den skog, som måste nedhuggas, för att gifva jernvägen plats. Stationshus, perroner m. m. kunna här uppföras af träd för en jemförelsevis ringa kostnad. På andra sidan kan man väl anföras, att skenorna, som billigast fås från England, genom frakten här blifva dyrare än derstädes, och att sleepers af furu äro jemförelsevis
20 ohålliga. Men isynnerhet den förra omständigheten är af så ringa betydighet, att den mot nyssnämnda stora fördelar knappt kommer i fråga.

Chevalier (i artikeln »Chemins de fer» i Dictionnaire de l'économie politique) tillskrifver den höga kostnaden för jernvägar i England och Frankrike förnämligast dessa tre omständigheter: att man utlagt enorma summor vid banornas ändpunkter, för att intränga i städerna; att man, för att vinna nödig hastighet, trott sig böra göra banans lutning så ringa som möjligt och derföre genomgräfvit höjder, fyllt dalar och anlagt kostsamma tunnel'ar och viadukter, samt ledt den i
30 stora krökningar. I Förenta Staterna och efter deras exempel i Tyskland har man deremot anlagt bangårdarne vid städernas staket¹, gjort banans stigning betydligare och krökningarnes radie mindre, men lagt yttre hjulspåret högre, och serdeles i Tyskland minskat hastigheten. Äfven har man här funnit det billigare, att med stora krökningar öfvergå höjderna, än att genomgräfvad dem.

Dyrheten af Englands jernbanor oaktadt, stodo 1846 af 169 särskilda jernvägars aktier 145 öfver, blott 26 under pari; hvilket förhållande bättre än allt annat bevisar, huru jernvägsföretagen i detta land burit sig.

Förenta Staternas jernbanor uppgifvas² i medeltal hafva kostat 6 700 p. st. pr Engelsk mil eller S:r Rub. 25 390 pr. verst. Denna uppgift är beräknad för 1851 på 10 000 Engelska mil jernväg, således öfverhufvud, äfven för banor med dubbla hjulspår.

För de Tyska jernbanorna kan Ins. icke påfinna någon sådan beräkning öfver kostnaden i medeltal. Här anföres derföre ett par speciela uppgifter efter Rydqvist. Magdeburg-Leipziger banan, 11 Sv. mil lång, kostar 4 100 000 Thaler, således 372 727 Th. pr mil, eller något mindre, än 35 000 Rubel Silfver pr verst. Berlin-Stettiner banan, 12 Sv. mil, kostar 4 059 256 Thaler, således 338 271 Th. pr. mil eller ungefär
40 31 900 Rub. pr verst. Berlin-Frankfurter banan kostar på 7 1/2 Sv. mil 2 737 521 Thaler, alltså 373 299 Th. på milen, ungefär 35 000 Rub. pr.
50

¹ I Amerika föres vagnarne från bangårdarne in i städerna af hästar, på skenor, lagda långsät gatorna. Skenorna äro då infälda i gatan, med sin kam i niveau med stenläggningen. Detta blir ett vigt sätt, att föra Förf:s bondgubbar med deras varor till salutorget.

² I Annuaire de l'Économie politique pour 1853 Paris.

verst. I kostnaden för de båda förstnämnda (och säkert äfven för den sistnämnda) äro inberäknade transportmedel, machiner, vagnar m. m., till ett belopp af resp. 600 000 Thaler, samt räntor och amortissemnt under anläggningstiden.

Alla tre jernvägarne hafva dubbla banor. Läggnngen af andra skenvägen på Magdeburg-Leipziger banan kostade 800 000 thaler, d. ä. ungef. 6 800 Rub. pr. verst. Afdrager man detta belopp och kostnaden för hithörande transportmedel, finner man, att den enkla banan kostat föga öfver 27 000 Rub. per verst. Erinras bör också, att banan berör städerna Köthen och Halle, och att dess transportmedel och bangårdar med till dessa hörande bygnader m. m. äro i en storartad skala, som icke på decennier kan tillämpas i Finland.

Dessa anförda exempel bevisa i sig sjelfva just ingenting angående möjliga kostnaden för jernvägar i Finland. Men de ådagalägga dock tillräckligt, att det icke, såsom Författaren förmenar, vore »ett underverk,» om en jernbana i Finland kunde åstadkommas till 22 000 Rubel pr. verst. Och Ins. vågar anse dem åtminstone med lika rätt som Författarens anförda exempel förtjena heder och värdighet af »detaljer hemtade från erfarenheten och verkligheten.»

Namnet *Chevalier* lärer på dessa tider i hufvudstaden utgjort ett Sciboleth för rätt menande yttranden öfver jernvägsfrågan. Man finner också, att han i sina föreläsningar (*Cours d'économie politique*), hållna 1842–43, tillerkänner kanaler företräde för transport af tunga och jemförelsevis billiga varor. Men han jemför då de dyra Franska och Engelska kanalerna. I den förut åberopade artikeln (*Dictionnaire d'économie politique*), skrifven tie år senare, sedan han närmare studerat förhållandena i s:het i Förenta Staterna, och sedan jernvägsrörelsen i Frankrike gifvit nya resultat, lyder hans yttrande annorlunda. Det blefve för vidlyftigt, att ens citera hufvudpunkterna i hans jemförelse mellan kanaler och jernvägar och transportkostnaden på desamma. Endast det må nämnas, att enligt hans uppgift på Franska Nordbanan 1 tonne stenköl transporterades till 5 cent. pr kilometre, hvilket gör (Tonne¹ eller Tonneau beräknad till 1 000 kilogrammes) 9/92 kopek per Sv. mil för lisp. På andra banor är denna transportkostnad 6 à 7 cent. Och Chevalier påstår, att sjelfva kostnaden för transporten icke står bolaget högre än 2 centimes. På vissa kanaler transporteras samma quantitet till en kostnad af 1 à 1 1/2 cent. pr kilometre, men på andra till 2 à 3 centimes. Lägges dock härtill, säger Chevalier, assurancekostnad, ränta på varans pris under den långa transporttiden och tillfälliga förluster, så går äfven transporten på kanal till 3 1/2 à 5, stundom till 6 à 7 centimes. Redan i sina föreläsningar åberopar han, huru jernvägen från Mount-Carbon till Philadelphia (i Förenta Staterna) tagit koltransporten från kanalen, egentligen den kanaliserade floden, Schuykill.

Men till slutsatsen af Chevalier's undersökning, hans slutord uti den i Frankrike häftigt förda striden rörande kanalers eller jernvägars företräde. »Man är», säger han, »berättigad till den allmänna slutsats, att, der en ny, förbättrad kommunikationsväg skall öppnas, jernväg har företräde framför kanal; och motsatsen är antaglig endast undantagsvis, för ganska sällsynta fall.» Ingen lärer tänka, att Chevalier till dessa sällsynta fall räknar det, då en kanal 7 månader af året är isbelagd.

¹ Det är möjligt, att här är ett misstag, och att Tonne för stenköl är ett annat mått än Tonneau. Kilogramme är antagen till 2 3/10 Sv. skålp.

Ins. skulle våga tillägga: samtidens historia vittnar, att jernväg och civilisation äro oskiljaktiga. Jernväg är för hvarje land, som vill följa den allmänna civilisationen åt, icke mera ett väl, utan en nödvändighet.

J. V. S.

2 LITTERATURBLADET 1857.

10 *Litteraturblad n:o 1, januari 1857*

Det är verkligen med glad öfverraskning redaktionen ser sig i tillfälle att begagna denna öfverskrift: ty bladets första årtal var 1847, och det har således under vexlande öden fört fram sin tillvaro ett helt långt decennium.

20 Detta förhållande vittnar otvifveaktigt, att ett blad af dettas art och syfte är ett verkligt behof för de bildade i landet, ehuru det visst icke bevisar, att behofvet på ett tillfredsställande sätt blifvit fylldt. Ty der behofvet finnes, men all konkurrens saknas, är allmänheten naturligtvis tvungen att hålla till godo med, hvad som erbjudes.

30 Synnerligast i ett hänseende har också redaktionen i senaste årgång mer än tillbörligt åsidosatt sin skyldighet. Vi tala nemligen om den nästan totala bristen på anmälanden af någon annan utländsk litteratur än den Svenska. Icke saknad medvetande om vårt åliggande, utan en ohjelpig oförmåga att fullgöra detsamma har vållat denna bristfällighet. Väl fordras icke så mycket dertill, att kunna i hjälpliga ordalag rekommendera en god lektyr; men det fordras tid, för att taga kännedom om densamma; och det är ledighet härtill, undertecknad under konflikten mellan gamla åligganden och nya, oförutsedda pligter omöjigen kunnat vinna.

En annan följd af dessa tvingande omständigheter har varit oregelbundenheten i tiden för bladets utgifvande. Den har dock för det förflutna årets sista häften haft andra orsaker, oberoende af redaktionens goda vilja, så att hade dessa icke varit, Decemberhäftet skulle utkommit i rätt tid, före den 15 Januari.

Red. vill hoppas, att Litteraturbladets vänner benäget skola öfverse med dessa och andra bladets brister och, i det de erkänna Red:s bemödande att aldrig lemna bladets plan ur sigte, anse detsamma hafva efter sitt mått fyllt en eljest tom plats i den inhemska litteraturen.

40 Det vore orättvist att fränkänna samtiden ett oafslåligt arbete äfven för de andliga intressena; men medgifvas måste dock, att den icke är rik på skapelser, hvilka skulle åt den allmänna bildningen anvisa nya banor. Man vore vid blicken på, hvad som för dagen sker, böjd att afundas den lyckliga generation, som lefde i full kraft vid skiftet mellan det sistförflutna seklet och det närvarande; ty det var den förunnadt att grundlägga den tid, i hvilken vi, arftagarene af dess åsigt och sträfvanden, nu lefva. Hvad som i närvarande stund hos Europa's bildade nationer föregår, synes deremot mera hafva en rigtning på det redan vunnas befästande, än på öppnandet af nya banor. Hvarken i 50 vetenskap eller litteratur framträder något i mer eller mindre grad epokgörande. Väl gör vetenskapen i de flesta grenar dagliga framsteg, bland dem äfven sådane, som för 100 kanske ännu för 50 år tillbaka skulle ansetts ega stor märkvärdighet. Men tillochmed upptäckandet af nya planeter är numera något så alldagligt, att knappast någon vårdar sig om att lägga de nya himlakropparnes antal, mycket mindre deras