

Journalen.

N:o 92.

Måndagen den 22 April

1833.

Feuilleton.

Ludvig XIV:s Hand-sekreterare, Hr Rose, tröttnad af klagomål, som hans måg icke upphörde att anföra hos honom öfwer sin hustru, svarade denne: "Ni har rätt, min vän! Härnäst er hustru ger er anledning till klagomål, skall jag göra henne arslös." Historien förmåler oss, att mågen sedermera anförde några klagomål.

= En Domstol i Rom hade dömt twenne personer till döden, och som den wille att en af dem blott skulle undergå dödsstraffet, kastade de tärning om hwem som skulle aflifwas. Clemens XIV gaf nåd åt den, som fått det olyckliga kastet, på den grund, som han yttrade, att kardspel woro förbudna.

= En simpel stenhuggare i Edinburg, wid namn Thomas Nichol, har nyligen huggit Walter Scotts byst. Den är honom fullkomligt lik och röjer i exekutionen en verklig artist.

= Ett nytt sätt att bli gift. I England har nyligen en besynnerlig händelse tilldragit sig. En rik Lord, som ägde en enda son, 20 år gammal af ett inlagande utseende, men mycket melankoliskt och så blyg, att han flydde alla unga flickors sällskap och ej infann sig i adana, utom då han ej kunde undwika det. Hans föräldrar woro i högsta grad bekymrade häröfwer; de fruktade, att han aldrig skulle gifta sig, att deras stora fidejummis derigenom skulle öfwergå till aflägsna släktingar och familjen utdö. För att wäcka hos den unga mannen en böjelse för könet, som annars wid hans ålder ej plär uphöfwa någon fremmande åtgärd, widtog de följande utlägg. De förmådde en af godsets unga Bondflickor, den vackraste som der fanns, att låta fastbinda sig wid ett träd i parken på den tid då den unga Lorden der gjorde sin wanliga promenad och att wid hans åsyn skrika på hans hjälp. Det skedde. Lorden skyndade nu till trädet, och de twenne karlarna som bundit henne, sprungo, så snart deingo honom i sigte, sin väg. Den unga Lorden löste henne och bar henne, nästan andanad af förskräckelse, till slottet. Man skickade efter Läkaren, som war med i hemligheten; han fann henne hafwa feber och förordnade några läkemedel. Den unga Lorden skildes ej

från henne och löfjade på henne alla möjliga omsorger; hon å sin sida underlät ej att betyga räddaren af sitt lif — så kallade hon honom — den lifligaste erkänsla. Emåningom återställdes hon från sin feber och sin förskräckelse, — och den unga Lorden hade nu fattat en sådan kärlek för henne, att han förklarade för sina föräldrar, att han wille gifta sig med henne. Detta beslut, som alldeles icke ingått i deras beräkning, bekymrade dem nästan mera än den unga Lordens fordrade lifnöjdhet för könet. Det war en mesallians! En af Englands första Lorder gifta sig med en Bondflicka! Det gick ej an, — och den unga sköna Bondflickan hemstäckades derföre efter 8 dagar till sina föräldrar. Men den unga Lorden förföll nu i en så djup melankoli och aftynade så märkbart, att hans föräldrar, som fruktade för hans lif, sågo sig nödsakade att samtycka till hans giftermål, och den unga Bondflickan, som så wäl spelat sin roll, blef inman kort en af Englands förnämsta Damer. Man behöfwer ej tillägga, att den unga Lordens helsa från detta ögonblick war återställd.

= Skeppet Silence (Tystnaden) har asseglat från Rio Janeiro till Havre de Grace med 10,000 talande wareser — Papegojor. Le Silence skall göra wäsen i både gamla och nya werlden.

De nya Ångwagns- eller Jernwägarna i England och Frankrike.

Snarpt hade man i England börjat bygga en jernväg för ångwagns-transport förr än man äfwen i Frankrike och de förenta Staterna war betänkt på anläggning af dylika, och verkliga har också äfwen i dessa båda länder en jernväg blifwit färdig, på hwilken dagligen hundratals resande och en mängd waror transporteras på ångwagnar och med nästan otrolig hastighet. Framgången har också öfwerträffat äfwen hwad den mest lifliga inbillning kunde föreställa sig; och man kan derföre icke undra på, att man i England liksom i Frankrike umgås med den planen att anlägga jernwägar i alla riktningar från hufvud-

staden, och det är mer än sannolikt, att inom få år-tion- den en stor del af dem redan skola vara färdiga. Men det är oberäknligt för meniskt begrepp hvad inslytande detta nya och hastiga kommunikations-medel skall hafva på hela människo-samfundet. Hvar och en känner de fördelar England hemtat af sina många kanaler och det goda pris hwartill dytmedelst alla waror kunde transporterats. Kanaler hafva likväl alltid den stora ofullkomligheten att de wintertiden och ofta äfwen om sommaren äro ofarbara och att transporten på dem är ganska långsam. Väl drager en enda häst på den glatta wattenytan en ofantlig tyngd, likväl endast blott långsamt; ty, om han springer, så ökas strax wattenets motstånd, det vill säga: så blifwer tyngden förökad. Dertill kommer desutom det uppehåll, som slufarna medföra. På jernvägar hindrar deremot ingenting hästarnas lopp, och spänner man för transporten i deras ställe en ångmaskin, så är det endast säkerhets-afseenden, som sätta gräns för hastigheten. Men erfarenheten har dock redan wisat, att man utan all fara kan på en timma tillryggalägga tio timmars väg. Ja, denna utmärkta hastighet, så owärderlig den och ofta är, medför icke, såsom man redan erfarit, i samma mån ökade kostnader; ty för att transporterats fyra gånger fortare, behöfves på samma tid blott fyra gånger mera bränn-material, och kostnaden är således densamma på en fyra gånger kortare tid. Desutom kostar anläggningen af en jernväg mycket mindre än anläggningen af en kanal, och terrängen erbjuder wanligen wida färre hinder. En jernväg borttager också mindre jord och afbryter wida mindre andra kommunikationer. Det förstår sig af sig sjelf, att sådana vägar blott der kunna vara fördelaktiga, hwarest en liflig rörelse äger rum; men detsamma gäller äfwen om kanaler, och i ännu högre grad då dessa nästan endast passa för transporter af gröfre waror. Mer än alla resonnementer kunna dock följande ur de senaste rapporterna rörande Manchesteriska jernvägen i England och den St: Etienneiska i Frankrike länade underättelser bevisa deras både verkställbarhet och höga nytta.

Den för ångwagnar byggda jernvägen imellan Manchester och Liverpool börjades 1826 och öppnades den 16 Sept. 1830. Den är 31 Engelska mil lång. Under första halfåret 1831 transporterades på densamma 42,690 Tons *) waror, 2,890 Tons stenkol och 183,726 resande. Under andra semesteren af samma år 54,471 Tons waror, 8,396 Tons stenkol och 256,321 resande. Under sista semesteren 1832: 72,600 Tons waror, 39,450 Tons stenkol och 174,122 resande; en förminskning, som tillskrifwes den då herskande Cholera-sjukdomen. På de sista sex månaderna af s. å. gjordes 5,118 resor, neml. 2,636 med resande, 2,248 med waror och 234 med stenkol. Inkomsten utgjorde på denna semester, 1,905,000 Francs (Pundet Sterling räknadt till 25 1/2 Fr.) och utgiften 1,190,000 Fr., så att en winst uppkommit af 715,000 Fr. Öfwerhufwud utbetaltes under de första 21 månaderna (tills medlet af 1832) åt aktionärerna en dividend af 2,896,000 Fr. eller omkring 14 1/2 procent, då kapitalet utgör 21 mill. Fr. och aktierna, (ställda på 100 P. St.

hwardera) hafwa derföre stigit till 180 Pund Sterling. Men så anseelig och denna fördel kan kallast, så är den dock wara wida större, om företaget icke kostat mer än dubbelt mera än det, efter de förbättrade arbetsmetoderna, som sedermera blifwit införda, nu skulle kostat. Omkostnaderna skola likväl för framtiden annoligt minskas, emedan den talrika personalen kan taloligt betydlig nedsättning. Före öppnandet af denna nya jernväg gingo dagligen 24 wagnar med 4 å 500 resande i Manchester och Liverpool; men nu utgör de resandes tal redan 1,200 per dag! En ångwagn drager wanligen omkring 12 wid hwarandra fästade wagnar af ganska gant och beqwäm konstruktion och af hwilka hwarderettrenne afdelningar rymmer 18 personer. Andra delar lika så många öppna wagnar, af hwilka hwar och en har 24—30 platser. Platsen kostar på dessa senare blott 1/2 Fr. (ungefär 2 R:dr W:ko), på de förra ser. År 1830 wagnar äro inrättade till transport af all slags bostäder. Icke sällan ser man rikt folk, som resa med hästar och wagn, sätta dem på en ångwagn (man har sådana emellan dertill inrättade) och sig sjelfwa på den andra, och nylikt transporterades ett helt regemente inom trenne timmar från Manchester till Liverpool. Junnos många sådana jernvägar i ett land, så wore den minsta stående armbet tillräcklig att öfwerallt bibehålla ordning. Hwilket intetande måste således också icke denna hela arméers molsoring en gång hafwa på frigiska företag?

Den nu äfwen i Frankrike lyckligt verkställda jernvägen för ångwagnar sträcker sig från Andrezieu till Lanne (nära St: Etienne) och är byggd af Herrarna Mallet och Henry. Denna väg är 17 mil eller 68 kilometer *) lång och står i förbindelse med Line andra jernvägar, som gå till St: Etienne och Lyon. Märkwärda är, att dess utförande fordrade blott halften af den tid som det kapital, hwartill den i kostnads-förslaget war uppgiften — eller blott 5 mill. i stället för 10, så att man blott kostar 300,000 Fr. Hittills begagnas denna utförnämligast till transport af stenkol. Förkönen för tunna, eller 20 centner, kostar ej mer än 10 Fr. Wägar tillryggaläggas på mindre tid än 2 timmar. Enligt erfarenhet man hittills gjort, drager en ångmaskin af hästars kraft ganska lätt 3—400 resande med en hastighet af 40 kilometer i timman och förbrukar på den tid blott 8 centner stenkol. Man finner deraf, att äfwen ett temligt högt stenkolpris ej kan hindra begagnandet af detta transportmedel, lika litet som ett högre jernvägs sällan kan hindra anläggningen af sådana vägar, emedan utgiften för detta material knappt utgör en tredjedel af hela kostnaden. Till en mil (400 kilometer fordras neml. 520 Tons stångjern till banorna och 200 Tons taktjern i underlagen. För kort tid sedan har ett sällskap bildat till anläggande af en jernväg med ångwagn imellan London och Brighton. Anlades dylika vägar från Paris öfver Rouen till Dieppe, så skulle man på 18 timmar kunna resa imellan London och Paris.

*) En Kilometer innehåller, efter Synnerbergs konvention, 1,682 Swenska alnar.

*) En Ton, inneh. efter Synnerberg, 1000 Sw. skåp.