

antal icke vilja utesluta ens vexterna, hvilkas menlösa tillvaro det är en så allmän barnaosedd att störa och förgöra, en osed, som, då den oftast bevisar sig i trädens aftoppande och förderfvande, utan all öfverdrift kan anses vara för skogen vida mera förödande, än landets hela trädvaruexport.

Münchener-föreningens årsberättelser utkomma under titel: »Jahres-Bericht des Münchener-Vereins gegen Thierquälerei». Den mycket upplysande och öfvertygande berättelsen för 1847 finnes sammanhäftad med en berättelse: »Die ungleichen Knaben». Andra hithörande barnböcker äro:

Gespräche über Thiere, von D:r Anton Kienast.

Kinder, habt die Thiere lieb, von Johan Traugott.

Pfennigbilder, herausgeg. vom Münchener Verein gegen Thierquälerei.

alla tryckta i München och

Leset mich! von Max Lautenschlager. Passau 1856.

J. V. S.

10

4 ROLANDS-SÅNGEN.

Litteraturblad n:o 1, januari 1857

I den del af medeltidens sånger och romaner, som, emedan den rör sig kring Carl den Stores och hans hjeltars bragder, kallas den Carolingiska sagokretsen, utgör bland dessa hjeltar Roland hufvudföremålet för dikten. Den älsta af dessa sånger är den egentligen s. k. Rolands-sången, hvilken först på senare tid blifvit uppgräfvnen ur bibliotekernas dam. Den förnämsta bearbetningen är: *La chanson de Roland ou de Roncevaux*, publiée pour la première fois par Francisque Michel. Paris 1837. Den grundar sig hufvudsakligen på ett i Oxford funnet manuskript. Tidigast omnämnes denna sång såsom före slaget vid Hastings 1066 sjungen af en Normandisk trouvère (trubadur), Taillefer. Man tror, att det är samma sång, som blifvit utgifven af Michel.

Vi finna, i en disputation från Lund af W. Sundén, i Svensk öfversättning en framställning af sångens innehåll af Vitet, som lästes i *Revue des deux Mondes* 1852. Det är denna framställning vi här meddela.

20

30

40

5 SVAR TILL HR v. B. I HELSINGFORS TIDNINGAR N:O 7 & 8.

Helsingfors Tidningar n:o 10, 4.II 1857

Villigt har undertecknad erkänt ringheten af sin insigt i fråga om såväl jernvägars som kanalers anläggande, underhåll m. m. Hvad jag dock trott mig kunna inse och efter förmåga sökt bevisa (i *Litteraturblad för allmän medborgerlig bildning* 1856 N:o 5), är jernvägarnes allmänna företråde framför kanaler i ett nordligt klimat. Bevisen ligga inom hvar mans insigt, ty man finner lätt, att kanaler i vårt land, genom att tidigt tillfrysas och sent gå upp, äro jemförelsevis gagnlösa för jordbruks- och manufaktur-industrin, och man kan med någon undersökning af förhållandena öfvertyga sig, att jernvägar äfven för trädvaruexporten erbjuda tillräckliga fördelar. Att med afseende å den andliga förbin-

50

delsen både för en nation inom sig och nationerna emellan, jernvägar stå framom alla andra kända kommunikationsmedel, bestrider ingen tänkande menniska.

När hr v. B. fann sig kallad att i frågan uppträda, stod det honom visserligen fritt att ignorera hvad i den förut blifvit offentligen anfördt. Men det kan honom icke gerna opåtaladt medgifvas, att förklara alla dem, som yttrat åsigter, motsatta hans egna, för feberyra personer, talande utan sans och medvetande. Han kunde visst känna behovet af, att repeteradt försäkra allmänheten om sin synnerliga fosterlandskärlek; men det kunde icke på något skäl tagas för afgjort, att ingen »fosterlandsvän» tänkt eller talat i ämnet, förrän hr v. B. med så stor uppoffring af eget lugn och egna fördelar beslöt, att »i elfte timman yttra sina tankar uti den viktiga frågan.» Detta förhåfvande öfver de febersjuka och ifrågasättandet af deras fosterlandskärlek var så mycket mindre berättigadt, som hvad hr v. B. hade att anföra, innehöll så mycken feberaktig oreda och själfmotsägelse, och det verkligen skulle varit en så utmärkt fosterlandsväns åliggande, att, då han ville leda sitt fosterlands allmänna opinion, egna något mera forskning och eftertan-
ka åt sitt ämne. Hr v. B. må alltså icke klaga öfver strängheten i svaromålet. Det lät sig icke gerna göra att hedra tanklösheten med namn af insigt och eftertanke.

Ins. bekänner, att det icke var hr v. B:s allmänna resonnementer, som förmådde honom att mot hr v. B. uppträda; ty de vederlägga för det mesta själfva. Det var hr v. B:s citationer af utländska förhållanden, med en öfverlägsen säkerhet om deras bevisande kraft anförda, hvilka isynnerhet påkallade en motbevisning. Ni vill, hr v. B., förgäfvos i er replik inbilla allmänheten, att jag icke förstår att värdera statistiska siffror och data. Det är endast deras användande utan all insigt och kritik jag tadlat. Det är frågan härom och hr v. B:s beskylldhet, att jag skulle sökt nedgöra hans åsigter »genom vrängning af hans yttranden,» som förmå mig att fortsätta den föga intressanta polemiken.

Hvad vrängningen angår, har väl hr v. B. underlåtit att uttryckligen påpeka, hvari den består. Af hans senare anföranden kan man dock sluta, att dermed menas framställningen af hr v. B:s förslag, at gräfvva kanaler från Päjäne och Vesttavastländska sjöarne, hvaremot han nu säger sin mening vara uttalad »att blott begära 3 millioner till förening af Päjäne med Finska viken.» Detta är en helt enkel osanning, som hr v. B. är djerf nog att anföra under det den läsande allmänheten ännu har hans föregående artikel för sina ögon. Han har i den icke uttalat, huru mycket han för sin kanal från Päjäne till Borgå begär. Han har förordat denna fågelvägs-kanal, och detta har jag behörigen observerat. Men han har också förordat en dylik »5 å 6 mile» kanal från »Vestra Tavastländska sjöarne» till »Östersjön» och detta i omedelbart sammanhang med de flera statsekonomiska principer, på hvilka han säger sig grunda sina kanalförslag¹. Således, gäller vrängningen intet annat, så vränger och förnekar endast hr v. B. sina egna ord.

Hvad åter siffrorna beträffar, skulle det mycket förenklat saken, om hr v. B. genast enkelt utsagt, att han lånat sin lärdom ur Rydqvists bekanta arbete. Man hade då haft att välja mellan antagandet, att han antingen med flit fördolt sanningen eller citerat med den mest oförlåtliga vårdslöshet. Hvarje tänkande menniska kan, utan att rådfråga någon bok, sluta till, att kanaler af 220 svenska mils längd icke äro eller kunna vara några Saima-kanaler. Och den, som tager sin uppgift ur

¹ Orden läsas i N:o 1 sp. 7.

Rydqvist, måste tillsluta ögonen eller vara van vid slarf, för att kunna förbise hans detaljerade, fyra blad upptagande beskrifning på de ifrågavarande kanalerna. Det är denna beskrifning, Ins. begagnat, och man lär af den, att en betydlig del af dessa kanaler till sina dimensioner äro verkliga utfallsdiken. Det är klart, att kostnaden för sådane icke kan läggas till grund för någon jemförelse mellan jernväg och kanal från Päjäne samt »Vestra Tavastländska» sjöarne.

Detta är i denna punkt hufvudsak. Kostnadsuppgiften är bisak. Hade v. B. citerat uppgiften på summariska kostnaden såsom lånad af Rydqvist, hade Ins. utan vidare låtit den gälla. Nu skedde det, att jag vid öfverslaget afdrog 245 kilometres uppgifven flodfart, då vid noga beräkning kostnaden blir Fr. 136 300 pr kilometre. Men kostnaden må gerna med Rydqvist beräknas till 122 000 francs pr kilometre, så gör en kilometre blott 14/15 verst ungefär, och antager man anförda summa till 30 500 rub., måste man pr verst tillägga 1/15, alltså rub. 2 040 eller summa 32 540 rub. pr verst kostnad för sagde diken, uppmuddrade floder o. s. v. Hr v. B. har alltså räknat orätt.

Och likväl, jag upprepar det, siffror äro här en småsak. Det falska är exemplet i dess helhet. Flertalet af läsare har icke Rydqvist till hands och måste tro, att man i utlandet bygger Saima-kanaler till det af förf. uppgifna pris. Det är det förvillande skenet, som här är det tadelvärda.

Hvad jag anfört om hr v. B:s misstag angående kostnaden för Götha kanal, kan icke heller afprutas. Ty i hvarje »boks-lut» för en affär ingår räntan, och till en kanals eller jernvägs bygnadskostnad hör otvifvelaktigt räntan på de använda medlena under tiden för byggandet. Men äfven på denna uppgifts osäkerhet lade jag ingen vikt. Skall den tjena till jemförelse, böra helt andra omständigheter än brutto kostnaden tagas i beräkning. Det må emellertid tilläggas, att kanalen utom öppen sjö är 8 1/4 mil lång, således kostar nära 1 200 000 R:d B:co per mil eller öfver 57 000 rub. s:r pr verst.

Willebroek-kanalen har v. B. uppgifvit dubbelt längre än den är, genom tryckfel såsom han nu anför, icke just upplyser; ty det ser i hans anförande ut, som skulle misstaget varit insändarens. Men det var också icke den origtiga siffran, jag fästade mig vid, utan den förvända jemförelsen mellan *kanalafgift* och *frakten* på jernväg. Härom tiger hr v. B. i sin replik. Och dertill kan han hafva god anledning. Men han upplyser, hvarifrån han tagit uppgiften, neml. hos Rydqvist pag. 181 & 201 (Del 1?). Af förra stället finner man, att det verkligen är fråga blott om *afgiften*. Den senare citationen har det egna, att vara tagen icke ur den verkliga taxan för någon jernväg, utan ur lagen för jernvägs koncessioner i Belgien, hvilken medger ett maximum för frakten af 45 cent. per tonneau timmer etc. pr lieue. Nu är kanalens längd 29 300 metres, således icke 5 1/2 lieue, såsom v. B. ännu i sin replik menar, utan 2 93/100 lieue. Frakten på lika lång jernväg skulle således blifva icke 247 cent., som v. B. uppgifver, utan $45 \frac{293}{100} = 131 \frac{17}{20}$ cent. Här är således ett nytt tryckfel och en ny misräkning.

Hr v. B. kan visst ännu säga: denna frakt är 10 1/2 (icke 20) gånger så som afgiften på kanalen: men han har dermed sagt ingenting i sak, förrän han behagar upplysa, huru hög *frakten* är på kanalen. Men han synes icke förstå, hvarom fråga är, eller litar han på tanklösa läsare.

Af Chevalier och andra lär man att förhållandet mellan passage-rareafgiften och frakt för gods på jernvägarne i Belgien är exceptionelt, den förra jemförelsevis låg, den senare hög. Likväl är anförda maximum icke högre än ungefär 7/16 centim pr lisp. på svenska mil. Läsaren vet, att frakten på Tysklands jernvägar för samma vikt och väg är 70

kop., på franska nordbanan, enligt Chevalier, (å 9/92 kop. pr mil pr lisp.) 50 procent lägre eller 35 kop. S:r.

Förrän jag går till hr v. B:s anmärkningar mot mina uppgifter, skall jag lemna läsaren ett nytt bevis på arten af hans egna. Han anför i sin replik kostnaden för Kölner-Rhenbanan. Nåväl, denna jernväg är, såsom hvar och en, hvilken färdats på densamma, känner, en djerf, storartad byggnad. Den har 5 tunnlar, 2 viadukter, den ena på dubbla hvalfbågar 120 fot hög, 108 större och mindre broar, flera såsom viadukter, och vid Aachen en stående ångmachin, för att föra bantåget
10 uppför en brant höjd. Dess kostnad antogs till 1 800 (v. B. skrifver 1 700) tusen thr, då banan föreslogs för helt annan väg, icke till städerna Aachen och Düren. Äfven för den föreslagna »kortaste och minst kostsamma vägen» var det ringa kapitalet utan tvifvel för litet; men för den nya vägen genom Aachen kom detsamma alls icke ifråga, utan första förslaget upptog dåmera 4 1/2 million. Hr v. B. lemnar genom ignorerandet häraf, genom sin tystnad angående banans beskaffenhet och genom att skrifva sju för tu (eller 8) ett nytt bevis på sin pålitlighet.

De exempel på skilnaden mellan förslagskostnad och verklig kostnad, hr v. B. i sammanhang härmed anför, kunna enklast bemötas med
20 följande: De samma 13 franska kanalerna hvilka v. B. med sådan ytlighet åberopat, beräknades 1821 kosta 128 1/2 million, men kostade från den tiden 237 millioner francs, före och efter den in summa 290 millioner. »Så förhåller det sig med kostnadsförslaget och den verkliga kostnaden» – för kanaler.

Om hr v. B:s anmärkningar mot de af mig anförda siffror kan jag vara ganska kort. Ett misstag medgifves gerna, nemligen att Berlin-Stettinerbanan är enkel, icke dubbel. Jag hade icke förbisett Rydqvist's uppgift, att den »föreslogs» enkel, men litade på mitt minne af egen åskådning och ansåg det af uppgiften på banans dyrhet understödas. I
30 Eisenbahnzeitung 1854 N:o 26 finnes nämndt, att den ännu är enkel, äfvensom der orsakerna till dyrheten uppgifvas. Likväl gaf den 1853 en utdelning åt aktionärerna af 8 procent.

Det har icke fallit Insändaren in, att vilja korrigera den beräkning öfver kostnaden för jernvägen från Tavastehus, sakkunnige män uppgjort. Det kan väl hända, att den innehåller misstag; ty sådant sker alldagligen. Jag har icke ens varit djerf nog, att vela försvara rättigheten af sagde beräkningar, såvidt de äro kända – af det ganska naturliga skäl, att jag saknar insigt till båda delarne. Men då hr v. B. trodde sig på grund af en så löslig kännedom om jernvägsföretag, som den han i
40 sin artikel ådagalagt, vara en sådan kritik vuxen, och oförsyntheten alltid kan räkna på att blända, ville jag icke undandraga mig besväret att ådagalägga, huru litet Hr v. B:s citationer hade att betyda. Ehuru kort den tid är, jag kunnat egna åt hithörande litteratur, behöfdes ett ganska ringa bråk af densamma, för att öfvertyga mig om v. B:s bristande kunskap och misstag. Till vinnande af någon verklig insigt har den varit mig otillräcklig. De siffror, jag anför, bevisa visst ingenting afgörande i hufvudsak; ty summorna borde upplösas i en mängd detaljposter och dessa jemföras med beräknade detaljkostnader för den ifrågavarande jernvägen. Meningen med mina anföranden har
50 också endast varit den, att visa, 1) huru lösligt hr v. B. förfarit; 2) att utländska exempel tvärtemot hans påståenden tala för *möjligheten* af en jernvägsanläggning till den beräknade kostnaden. Den senare bevisningen kan hvar och en öka med många tiotal exempel ur Rydqvist's arbete. Sådane äro de anförda exempel från Tyskland och Förenta Staterna. Att äfven dyrare vägar finnas har intet att betyda. Såsom

yxskrift till goddag förhåller sig v. B:s ur Rydqvist lånade uppgift angående Amerikanska jernvägarne, gällande för 2 190 mil (Eng.) år 1839, till den af mig ur Annuaire de l'Econ. polit. meddelade för 10 000 mil år 1851.

Min uppgift om längden af Saima kanal är lånad ur Finlands Allm. Tidning 1856, der hela längden uppgifves till 54 verst, deri ingripen öppen sjö 15 verst. Hr v. B. har intet stöd för påståendet, att samma kostnad skulle erfordras för att göra sjöarne segelbara, som för att gräfvä kanalen, verst emot verst. Förhållandet tillhör visserligen hemligheternas område. Men Ins. har dock fått veta tillräckligt derom, för att utan tvekan förklara hr v. B:s uppgift för oriktig.

10

Men äfven om den vore sann, kan en kanal från Päjäne till hafvet och en annan från vesttavastländska sjöarne icke åstadkommas till samma pris som en jernväg från Tavastehus med bibana från Päjäne¹. Hr v. B. har också frångått hvarje försök att göra sådant troligt. Jemför man blott jernväg från Tavastehus med kanal från Päjäne, finnes ingen grund för jemförelsen. Talar man deremot om Päjänes och de vesttavastländska vattnens förbindelse med hafvet genom jernväg eller genom kanaler, så har man blott att göra med det ena eller andra kommunikationsmedlets företråde.

20

När hr v. B. talar om förbindelsen med Näsijärvi från Virdois och Keuru, så röjer han åter blott sin okunnighet. Från båda trakterna kommer man genom Murola kanal obehindradt fram till Tammerfors. Likaså synes han icke afveta, att i sagde trakter finnas landets bäst besparade, nästan orörda stockskogar. Han borde då förstå, att de längesedan skulle vandrat af till Bottniska vikens hamnar, om de dit funnit någon väg.

Hans protest angående beloppet af brädexporten från Viborg är lika grundlös. Han borde finna, att Ins. talar om reducerade tolfter. Löjligt är det, huru v. B. förklarar förhoppningen på årlig export af 200 tusen tolfter från Vestra Tavastland och Päjänes omgifningar för grundlös, och likväl i samma andetag försäkrar, att endast i trakterna af Päjäne fällas årligen till sågstock »hundratuseendets» grofva, träd!» Har han då aldrig hört, att ett »groft träd,» behörigen sågadt, ger ungefär en (reducerad) tolft bräder? Jernvägen kan ju således endast från Päjäne få »hundratuseendets», d. v. s. 2, 3, å 4 hundratusen tolfter.

30

Lika klokt är förmenandet om passageraretrafiken. På tredje klassens vagnar, säges det, färdas i Preussen 7, mot 3 på 2:a och 1:a klassens. Nu komma 3 000 herremän att färdas på jernvägen, alltså 7 000 af allmogen. Alltså efter 10 renar i Lappmarken åka precis 3 herremän 7 Lappar! Och sitt grundtal 3 000, hvarifrån tar hr v. B. det? Rättast låter han dervid förblifva; ty han inser ju, att ingen enda bonde skall, och ingen enda, som icke vill moraliskt förderfvas, bör begagna jernvägen.

40

Men hr v. B. har för sin replik besparat det mest stående bevis för kanalerna och för sina egna statsekonomiska insigter. Han påstår väl i detta blad N:o 1, att »nya kommunikationstillfällen böra åstadkommas, om Finlands jordbruk och i följd deraf landets välstånd skall kunna höjas», men läsaren vet, att han också bevisat, huru af jernväg jordbruket »icke har något egentligt behof och föga gagn, men äfven olägenhet» (hvilken »statsekonomisk» sammanställning!). Han under-

50

¹ Hr v. B. får icke i sitt hufvud rum för den föreställningen, att bibanan från Päjäne kan passera annan väg än genom Tavastehus. Den blir i hans tanke oföränderligen 15 mil lång.

sökte i samma nummer, om »virke af vanliga trädslag» kunde transporteras på jernbana, hvilket han högtidligen förnekade. Hvem trodde nu icke, att såväl jordbruksprodukter som virke skulle gå fram på kanalerna? Men nej! Det är egentligen för transport af ved, »hundratusen famnor», kanalen från Päjäne till Borgå, eller efter en senare tankejustering utmed Kymmene skall öppnas. Ins. lät narra sig att bevisa, det trädvirke till export kan med fördel transporteras på jernväg. Onyttig möda! Hr v. B. bevisar nu, att ved är hufvudsak, och att den icke tål jernvägstransport!¹ Sågarnes antal får ej förökas. 10 Brädtransporten får ej underlättas; ty sådant riktar blott sågegarena. Men vedtransporten – den är det, som egentligast skall befordras. På den saken hvilat landets välförstånd och med den har hr v. B. bevisat, att kanal från Päjäne är den enda kommunikation, landet behöver! Hans hufvudskäl, att jernväg skall moraliskt förstöra folket står också fast. Han vill derföre hafva jernvägar först framdeles, när tiden för detta förstöringsarbete i hans tanke är kommen och kan gagna landet.

Ännu en sak i förbigående, hr v. B. Ni säger det af mig framställda förslag, att låna kapitalet för jernvägar mot säkerhet i sjelfva jernvägen, »likna ett Achitoffels(!) råd». Är äfven detta okunnighet. Eller vet ni, 20 att Achitoffels råd var illistigt, egennyttigt gifvet i afsigt att förderfva, och att det *som sådant* blifvit ett ordspråk? Ni är visst, hr v. B., och ni underlåter ej att derom kungöra, en mycket stor fosterlandsvän; men ni förhäfver er deröfver högst obehörigt. Att resonnera inskränkt i frågan kan er deremot icke förbjudas. Men ingen annan än ni saknar förmåga att inse, att lättade kommunikationer till hafvet öka export och import och sålunda äfven höja tullinkomsterna.

Hr v. B:s brokiga nya framställningar kan Ins. tryggt lemna derhän. Denna polemik har allaredan vuxit nog lång, och motståndaren är man för, att få den utvidgad till allt möjligt och något dertill. Endast om de 30 tvenne citationer, med hvilka han prydt sig må nämnas: att Teisserene's (icke Teissereau) utsago vore absurd, om den skulle innebära annat, än att kanaler i Frankrike, England o. s. v. fostrat nationalrikedom, hvars tillväxt nu befordras af jernvägar. Hr v. B:s öfversättning är troligen illa gjord. Hvad åter angår yttrandet af Belpaire, är det obestriddligt, att »vattenvägar» t. ex. haf, sjöar och floder äro de för transporten billigaste. Det inträffar också öfverhuvud med kanaler. Men den bevisning af Chevalier, jag citerat, och som äfven i Eisenbahnzeitung 1852 N:o 2 och 3 finnes införd, stöder sig på anförda fakta och syftar derhän, att jernvägstrafikens efterhand skeende utveckling skall ned- 40 sätta frakten så, att äfven de billigaste och tyngsta varor skola kunna med fördel på jernväg transporteras. Hr v. B. kan vara öfvertygad, att sådana framsteg gälla för hela verlden, och att om Chevalier och andra jernvägarnes förespråkare finna sina satser hafva en högre giltighet för något särskildt land, det är för Finland, der kanaler 7/12 af året äro gagnlösa.

J. V. S.

¹ Motbeviset vore eljest lätt. Man nedsätter v. B:s öfverdrifna 220 lisp:s tyngd för en famn björkved till 130 à 140 lisp. spänner sedan ett lokomotiv med stark machin för ett stort antal vagnar, d. ä. drifver transporten i stort, så att frakten blir densamma som för stenkol på Franska nordbanan, och man betalar då i frakt från Tavastehus 1 rub. 30 à 1 rub. 40 kop. Frakten blir nog dyrare på fartyg, från Päjäne långsamt Kymmene, och från dess utlopp till Helsingfors 20 à 22 mils väg.