

### Literaturanmeldelser.

**Die Oberflächengestalt und Lage Irlands und ihre verkehrsgeographische Ausnutzung durch den Menschen** von Dr. Hermann Priester. Verlag: Strecker und Schröder. Stuttgart 1909. 8°. 103 S.

Som Titlen angiver, gaar dette Værk ud paa at vise, hvorledes de givne geografiske Forhold enten begunstiger eller hindrer Samkvem dels hvad den lokale angaar og dels hvad Forbindelsen med den nærmeste øvrige Verden angaar, samt at vise i hvilken Grad man har forstaaet at udnytte disse af Naturen givne Forhold i Landets Husholdning.

Forfatteren begynder med en Omtale af Irlands Overfladeform og Beliggenhed og giver i sammentrængt Form en Oversigt over Øens Orohydrografi og Beliggenhed i Almindelighed samt i Forhold til det atlantiske Ocean, Verdenssamkvemet og Naboskabet med Storbritanien. Øens Form minder om et Fad, idet Midten af den er optaget af en stor, næsten rund Slette, der er omgivet af Bjerge, saaledes at den Rejsende fra hvilken Side, han end kommer, faar Indtrykket af at have en bjærgrig Ø for sig. Tænker man sig Øen sænket ca. 100 Meter, vilde der opstaa en Atoll, idet det centrale Sletteland aldrig overstiger 90 Meter. Som Følge af, at de væsentligste Bjerge ligger i Nærheden af Kysten, er de fleste Floder rent periferiske. Irland har kun en Centralflod, nemlig Shannon. For Sejladsen faar altsaa Floderne kun ringe Betydning givet af Naturen; bedre staar det i saa Henseende til med Søerne, der dækker ca.  $\frac{1}{50}$  af Øens samlede Overflade, og deres Betydning for Samkvem forhøjes derved, at de egentlig aldrig fryser til. Ligesom Irland har den største Flod i det britiske Ø-Rige, har den ogsaa den største Sø, Lough Neagh, der er noget større end Gardasøen; den har sumpede, flade Bredder, fra hvilke man ser ud over en imponerende Vandflade. Dens største Dybde er 34 M., og Gennemsnitsdybden er kun 7—13 Meter. Kun ved en af de mange Søer i Irland er der opstaaet en større By, Enniskillen, og Grunden hertil er, at Bredderne har Sump-, Morads- og Tørvedannelser.

Kystformen ser plumpt ud, store Bugter findes ikke, bortset fra Galway Bugten og Shannon

Åstuariet, men Kysten er dog i det smaa meget indskaaret, idet Kystlængden er ca. 4025 Km. eller 1 Km. Kyst paa 21 qkm. Flade, altsaa meget gunstig. Alle Landsdele er nær ved Kysten, idet intet Punkt er mere end 90 Km fjærnet derfra. Dybdeforholdene er i Almindelighed gode, og der findes især gode Ankerpladser i de fjordagtige Bugter paa Halvøen Donegal, saa man maa forbauset spørge, hvorfor der ikke er opstaaet en eneste betydelig Havneby her paa Evropeas yderste Kyst. Øst- og Sydkysten mangler større Bugter, og Udnyttelsen af mange Havnepladser besværliggøres ved, at Floder og Bække ophober Sand ved Udløbene.

Hvad Irlands Beliggenhed med insulær Afslutthed angaar, da kan den baade være til Gavn og det stik modsatte. England og Japan har forstaaet at benytte sig af en saadan, men i Irland har den ført til Afsondrethed; det er gaaet med Øen noget lignende som med Sardinien og Korsika, og den er faktisk bag efter den moderne Tid. At England ligger ved Siden af den som et Afsætningsdistrikt for det agerdyrkende og kvægavlsdrivende Irland er vel heldigt, men det spærrer Øen af fra Kontinentet. Øens Beliggenhed m. H. t. Verdenssamkvemet, med Amerika lige overfor sig, med de gode Havnepladser paa Vest- og Sydvestkysten, er saa fortrinlig, den kan være, men Udnyttelsen af de herved af Naturen givne Fordele mangler. Irland har ligget i Skygge for Evropa glemt og gemt bag det mægtige Industriland England, der har gjort, hvad det kunde for at hindre Irernes Deltagelse i Verdenshandelen.

I et Afsnit af Bogen vises, hvorledes Ierne daarligt har udnyttet Landets Overfladeform til Anlæg af Jærnbaner, Veje og Vandveje, og hvor langt de er tilbage i Henseende til Konkurrence med fjærne Lande paa Markedet med Agerbrugsprodukter i England. Vejene er i en slet Forfatning paa Grund af at Storgrundbesidderne forpagter Godserne hort, saa Ejerne ingen Interesse har i Vejanlægene, og Forpagterne er for fattige. I Slutningen af det 18. Aarh. anlagde Englænderne enkelte gode Veje til militært Brug for bedre at kunne nedslaa Oprørerne, men de blev især anlagte i afsides eller bjærgrige Egne, hvortil Rebellerne trak sig.

Med Irlands Kanalnet staar det sig ikke godt. Først i 1715 begyndte man at anlægge Kanaler, og i Tidens Løb blev ikke saa faa færdige, men de er nu for Størstedelen ubrugbare, og flere af dem er helt voksede til; kun Grand Kanal renter sig. Der er faa Lande, der egner sig saa godt for Kanal anlæg som Irland, og Kanalerne har foruden Værdi som Samfærdselsaare tillige stor Betydning for Dræneringen af den af Moser og Sumpe fyldte Ø, hvor Lavlandsmasserne har et Fladerum af Størrelse som Storhertugdømmet Oldenburg. Kanalnettets Udnyttelse forhindres af de private Jærnbaneselskaber, der efterhaanden er komne i Besiddelse af de fleste Kanaler. De anlægger en Bane ved Siden af dem og ser deres Fordel i at ødelægge Konkurrenten. Medens man i Holland ser utallige Fartøjer i Kanalerne, ligger disse her døde hen, uagtet de navnlig vilde have stor Betydning for Transport af Tørv, der spiller en stor Rolle som Brændselmateriale. Landet selv er for fattigt til at tage sig af Kanalerne, og Staten overlader alt til private. Dog helt værdiløse er de ikke for Øen; i 1898 gik saaledes  $\frac{1}{7}$  af Godstransporten ad Kanalvejene.

I et Afsnit om Jærnbannerne vises, hvorledes Banerne burde anlægges for Agerbrugets Skyld. I 1834 blev den første Bane bygget fra Dublin til Kingstown. I 1900 havde Irland et Banenet paa 5000 Km., hvilket er meget lidt i Forhold til de fleste europæiske Lande. Banerne er paa private Hænder som i England. Anlæggene af dem har været meget billigt. Forf. viser, hvorledes Landets Insularitet, uden det saakaldte »Hinterland« er uheldig for en rentabel Drift. Baade Hovedlinier, sekundære og elektriske Baner omtales nærmere. Fragtsatserne er for høje for Indlandet, og fremmede Varer har Begunstigelsestariffer. Som Eksp. anfører Forf. bl. a., at en Tons Æg fra Danmark til London koster i Fragt 24 Mk., medens den fra Galway til London koster 94 Mk.; et System gennemført i den Stil er selvfølgelig i stor Disfavør af Ierne.

I et Afsnit om Udnyttelsen af Floderne for Indlandstrafik fremføres det uheldige i, at Shannon og Barrow, de nyttigste Floder, løber næsten parallele og fra N.—S., ikke i V.—Ø., i den Retning Hovedsamkvemmet gaar. Fra sidste Halvdel af det 18. Aarh. til Jærnbannerne Anlæg spillede Shannon en stor Rolle, i 1840 var saaledes 12 Dampskibe i Virksomhed paa den; nu anvendes

den mestendels kun for Landsprodukter, og betragter man de irske Floder som Helhed, viser de hverken livlig Trafik eller gør Indtryk af, at der arbejdes for at bringe dem op til de Trafikaarer, de burde være. Der ligger vel ingen store Byer ved Floderne, men de danner dog en Søfartsvej paa ca. 200 Km. og kunde bidrage til Indlands- trafikens Opkomst. Skibsfarten paa Søerne er ubetydelig.

I Udnyttelse af Kysten for Ind- og Udenlands- trafik staar Irland meget tilbage. Naar man gaar en Rundgang igennem Irlands Havnebyer, faar man paa faa Undtagelser nær Indtryk af Stagnation, Paa Østkysten finder vi begge de betydeligste Havne, Dublin og Belfast; altsaa der hvor Naturen har givet de sletteste Ankerpladser, finder vi de bedste Havne, medens den brede Vestkyst er død og stille. Udførselshavnene til Amerika ligger ikke i Limerick og Galway, men i Liverpool og Glasgow. I Forhold til Kystens udmærkede Betingelser for en udviklet Kystfart er denne meget ubetydelig, trods intet Punkt ligger mere end 90 Km. fra Kysten, og den saaledes burde kunne konkurrere med Jærnbannerne.

I Kapitlet om Udnyttelsen af Irlands Beliggenhed for Handel og Samkvem med Udlandet giver Forf. en meget overskuelig og belærende Oversigt, der er støttet af historiske og statistiske Data om Irlands Handel, idet han deler Oversigten i Handelen før 1773, fra 1773—1845 og fra 1846 til vor Tid. At Handelen ikke blomstrer, skyldes Iernes Mangel paa Initiativ og Tryk fra engelsk Side. For Ierne har der kun været to Alternativer: enten at benytte sig af Øens gunstige Stilling som Nabo til England ved at forsyne dette med Produkter, eller ogsaa helt at gøre sig uafhængig af England i merkantil Henseende. Saasart et af disse to Valg har været benyttet, viser Historien, at Irlands Handel har blomstret. Et Skaar i Irlands Handel har Indførelsen af Englands Frihandel været, idet Kontinentalmagterne, Nordamerika, Argentina og Australien kom med i Konkurrencen saavel paa Kornmarkedet som paa Industriens Omraade. Til Slutning giver Forf. en statistisk Oversigt over Eksport og Import, Fordelingen af Handelen paa de irske Havne, Irlands Handel med Storbritanien, dets Andel i Verdenshandelen og Verdenssamkvemmet, og med Hensyn til Udsigterne for dens irske Fremtid giver han følgende Udtalelse: »Irland maa se at blive tilfreds med

sig selv. Mineralskatte har det kun lidt af, men det ejer en frugtbar Jord, saa at det under alle Omstændigheder kan forsyne sig selv med Næringsmidler og tillige forøge sin Produktionskraft. Afsætningsdistriktet for alle Landbrugsartikler ligger lige for Døren. Irlands Handel med Storbritanien vil altid spille Hovedrollen, og det maa bruge alle Midler for at faa den bragt paa en sundere Basis. De geografiske Betingelser er gunstige, kun maa Ierne udnytte dem bedre, hvis de da ikke straks hindres deri af England. En bedre Udnyttelse af Irlands Stilling til Verdenshandelen og Verdenssamkvemmet vil England næppe taale. Derfor maa Irland indskrænke sig til at benytte sin gunstige Beliggenhed for Levering af Produkter til Storbritanien og optage Konkurrencen med Fastlandet og Kolonierne.« Den fortræffelige lille Bog, der indeholder betydelig mere, end dens Sideantal lader formode, fortjener at læses ikke blot af Geografer, men tillige af Konsulats-, Handelsembetsmænd og i det hele af merkantilt interesserede Folk. Forholdene i Irland giver Anledning til en Sammenligning med andre Dele af Evropa og til Eftertanke.

*Ole Olufsen.*

**Isforholdene i de danske Farvande i Vinteren 1908—1909.** — Bearbejdet af C. I. Hansen. Nautisk-Meteorologisk Aarvog 1908.

Kaptajn C. I. Hansen ved Meteorologisk Institut har siden 1907 hvert Aar offentliggjort en Isstatistik for de danske Farvande i Nautisk-Meteorologisk Aarvog. Disse Statistiker omfatter dels Tabeller over Luftens Temperatur, Vandets Overfladetemperatur og Overfladesaltholdighed samt over Frostperioder og Frostdage i paagældende Vinter, dels meget udførlige daglige Tabeller over Is- og Besejlingsforholdene ved en Masse Punkter langs Danmarks Kyster. For at hjælpe til en saa ensartet Bedømmelse af Forholdene som muligt, er saavel Is- som Besejlingsforholdene udtrykt i Tal, der hver for sig har en nøje fastslaaet Betydning. Desuden ledsages Statistikerne hvert Aar af en kort Afhandling, hvori der gives en Oversigt over Hovedtrækkene i den forløbne Isvinters Fysiognomi.

Der kan være særlig Anledning til netop i Aar at henlede Opmærksomheden paa dette for- tjenstfulde Arbejde, da Isforholdene i den forløbne

Vinter adskillige Steder har været ret usædvanlige og frembyder adskilligt af Interesse. Man erindrer endnu, hvorledes Overfarten over Bælterne ret ofte hindredes stærkt af Is, der paa sine Steder skruede sig op til meget antagelige Højder. Saaledes skruede Isen sig i Marts paa Sprogø Østerrev op til en Højde af ikke mindre end 6 Meter. De eneste danske Farvande, der Vinteren igennem var helt isfri, var Jyllands aabne Vestkyst og Søen omkring Bornholm. Men mange andre Steder laa Isen ikke blot længe, men den opnaaede ogsaa svære Tykkelser. Ringkøbing Fjord havde saaledes Is i 100 Dage, og i Roskilde Fjord naaede Isen en Tykkelse paa  $\frac{1}{2}$  Meter. Endvidere kan det have Interesse at bemærke, at medens de aabne Farvande gennemsnitlig havde Is i 6,6 Dage i Vinteren 1906—07 og kun 0,2 Dage i Vinteren 1907—08, havde de i 1908—09 Is i ikke mindre end 18,6 Dage.

Da hele Isstatistiken for de danske Farvande hidtil kun omfatter tre Vintre, kan der selvfølgelig endnu ikke uddrages almenlydige og vidtrækkende Resultater af den. Men det er hævet over enhver Tvivl, at den, naar et tilstrækkeligt Materiale bliver samlet, vil kunne give mange vigtige og interessante Oplysninger, der i lige Grad vil komme Skibsfarten og Videnskaben til Nytte. Der er Grund til at lykønske Hr. Kaptajn Hansen til det Foretagende, han her har paabegyndt.

*Johan Gehrke.*

**K. Rørdam: Geologi og Jordbundslære. II. Danmarks Geologi 1909.** 227 Sid., 78 Fig. (Gyldendal).

Efter den fortrinlige Oversigt over Danmarks Geologi, Forfatteren for længere Tid tilbage har givet i »Frem«, er det med stor Forventning, man imødeser en større Bog om det samme Emne; ved Gennemlæsningen af Bogen kan man imidlertid ikke undgaa at blive noget skuffet; Sproget er vel nok stadigt klart og let læseligt; men Værket som Helhed lider under den Mangel, at det ikke er tilstrækkelig sammenarbejdet til et Hele, saa at det paa mange Punkter ikke bliver tilstrækkelig let at faa Overblik over de forskellige Fænomener.

Hvad der ved første Gennemlæsning særlig adskiller dette Værk fra andre om samme Emne, er den store Vægt, der er lagt paa den historiske Fremstilling; for enhver der interesserer sig for, hvorledes vort Kendskab til Landets geologiske