

dog Rusland og Tyrkiet ere udeladte, da der mangler Oplysning om de i disse Lande cirkulerende Mængder af Papirpenge:

	Kr. pr. Indb.		Kr. pr. Indb.
Frankrig	154	Danmark	57
Belgien	104	Italien	52
Nederlandene.....	98	Sverige	45
Tyskland.....	96	Østerrig-Ungarn	41
Portugal	72	Norge	36
Schweiz.....	72	Rumænien.....	30
Spanien.....	69	Finland	24
England.....	68	Serbien	15
Grækenland	59	Bulgarien	13

Forholdet mellem ædelt Metal og Papir i de enkelte Landes Pengecirkulation fremgaar af følgende Tal. Af det hele Beløb udgør den udækkede Papirmasse i Grækenland 98 $\frac{0}{100}$, i Finland 71, i Rumænien 65, i Belgien 65, i Portugal 59, i Sverige 51, i Schweiz 39, i Danmark 37, i Italien 35, i Nederlandene 34, i Norge 31, i Spanien 28, i Østerrig-Ungarn 25, i Bulgarien 23, i Tyskland 18, i Frankrig 16, i England 15, i Serbien 14 $\frac{0}{100}$.

Af samtlige Landes Guldbeholdning paa ialt 26,5 Milliarder Kr. findes de fire Femtedele i følgende 7 Lande: Nordamerikas Forenede Stater 6,1 Milliard, Tyskland 3,9, Rusland 3,5, Frankrig 3,5, England 2,1, Østerrig-Ungarn 1,1 og Italien 1,0 Milliard.

II.

Suezkanalen.

Den 25. April 1859 blev det første Spadestik til Bygningen af Suezkanalen gravet i Port Said, og ti Aar senere (den 16. og 17. November 1869) indviedes det fuldførte

Kæmpeværk i Overværelse af Repræsentanter for næsten alle Kulturfolk. Det er saaledes nu 50 Aar siden, at Begyndelsen blev gjort til dette Arbejde, der fremkaldte en saa betydningsfuld Omvæltning i hele Verdenstrafiken.

Tanken om at tilvejebringe en Vandvej mellem Middelhavet og det røde Hav er gammel. Et saadant Kanalarbejde blev allerede paabegyndt omkring Aar 1500 f. Kr. og fuldendt under Ramses II (1443—1392 f. Kr.). Denne Kanal, der var omtrent 45 m. bred, 5 m. dyb og forsynet med Sluser, blev brugt i flere Aarhundreder, indtil Jordskælv ødelagde den. Under Persernes Herredømme i Ægypten og senere, da Rom og Araberne betvang Landet, blev Kanalarbejderne flere Gange genoptaget, men efter at Kaliferne tilstræbte en Udvikling af Handelssamkvemmet med Indien over Bagdad, traadte Kanalspørgsmaalet mere og mere i Baggrunden, idet en Kanal vilde aflede Trafiken fra nysnævnte Vej. Fra Aar 767 e. Kr. og indtil ind i det 19. Aarhundrede er der saaledes intet reelt sket med Hensyn til Kanalbygningen. Ganske vist havde Venetianerne henimod Slutningen af det 15. Aarhundrede Planer om at skabe en ny Kanal for derved at faa fuldstændigt Herredømme over den ostindiske Handel, men denne Plan faldt til Jorden, da Portugiserne samtidig fandt Søvejen til Ostindien, og da Napoleon I med klar Forstaaelse af den Betydning, en Kanal vilde have, lod franske Ingeniører foretage Undersøgelser, erklærede disse, at det røde Havs Vandspejl laa omtrent 10 m. højere end Middelhavets, og at Arbejdet derfor var umuligt at gennemføre. Først 1841 blev de franske Ingeniørers Fejltagelse med Hensyn til Højdemaalingen paavist af Englændere, og 1856 udarbejdede Østrigeren Negrelli Planer for Kanalbygningen. Den nærmere Undersøgelse af disse Planer var allerede begyndt, da Negrelli pludselig døde 1858.

Imidlertid havde den franske Ingeniør Ferdinand de Lesseps 1856 offentliggjort sit Værk »Percement de l'Isthme de Suez« og faaet Koncession paa Bygningen af

Kanalen. Trods de største Vanskeligheder lykkedes det Lesseps at gennemføre Arbejdet, der kostede over 500 Millioner frcs.

Formelt ejes Kanalen af »Compagnie universelle du canal maritime de Suez«, men England, der 1875 afkøbte Khediven 177000 Suezkanalaktier, 1882 besatte Ægypten militært og 1904 kom til Forstaaelse med Frankrig, har nu i Virkeligheden alene den bestemmende Indflydelse i alle Spørgsmaal vedrørende Kanalen. Dennes statsretlige Stilling er fastsat ved en international Overenskomst af 29. Oktober 1888, hvorefter alle Nationer kunne befare Kanalen; enhver krigersk Handling i Kanalen eller ved Indløbshavnene til denne, altsaa ogsaa Blokade, er forbudt, og under Krigsforhold maa Krigs- eller Transport-skibe kun indtage saa meget Kul i Kanalhavnene, som er nødvendigt for at naa den nærmeste Kulforsyningsstation udenfor Kanalen.

Sammenlignet med den gamle Rute omkring Kap har Kanalen afkortet Vejen til Bombay fra vest- og nord-europæiske Havne med 24 Dage, fra Marseille med 31, fra Brindisi og Triest med 37 Dage.

I 1870 sejlede 486 Skibe gennem Kanalen, i 1900 var Antallet allerede steget til 3441 Skibe med en samlet Tonnage paa over 13 Mill. Tons, og 1907 passeredes Kanalen af 5933 Skibe med 23,6 Mill. Tons. De for Besejlingen af Kanalen opkrævede Afgifter androg 1907 over $4\frac{1}{2}$ Mill. £.

Med den stigende Trafik og Skibenes tiltagende Størrelse viste Kanalens oprindelige Anlæg sig forholdsvis hurtigt for smaa, og man har derfor maattet uddybe den til 9,5 m. samt forøge Antallet og Størrelsen af de Steder, hvor Skibe kunne passere hinanden. Da Kanalen nu ogsaa er elektrisk oplyst og kan besejles om Natten, kunne Skibene passere den 160 km lange Strækning i 15 à 20 Timer, medens Gennemsejlingen tidligere tog 48 Timer.

Sluttelig skal anføres nogle enkelte Tal til Belysning af Kanalens Værdi for Verdenstrafiken:

Vejen til Bombay er:	omkring Kap	gennem Kanalen	Afkort- ning
fra Hamborg.....	26.801 km	11.902 km	43 %
— Triest	26.522 —	10.413 —	61 —
— Marseille.....	25.802 —	10.564 —	59 —
— London.....	26.477 —	15.130 —	43 —
— Amsterdam.....	26.477 —	13.795 —	45 —
— Liverpool.....	26.855 —	13.572 —	38 —
— Konstantinopel.....	27.145 —	19.135 —	70 —

R. Haarløv.

III.

Fagforeninger og Mesterforeninger i Danmark.

I den nylig udkomne 14de Aargang af »Statistisk Aarbog« findes to Tabeller, der omhandle Arbejdernes og Arbejdsgivernes faglige Organisationer i Danmark.

For Aaret 1908 er Antallet af Fagforeningsmedlemmer opgjort til 117350, organiserede i 1430 Afdelinger. Under de samvirkende Fagforbund er 1223 Fagforeninger med 96697 Medlemmer og udenfor denne Centralorganisation 207 Fagforeninger med 20653 Medlemmer. Antallet af fagorganiserede Arbejdere udgjorde i Aarene 1904—1908 følgende: 90111 — 90695 — 98432 — 109914 — 117350; der har altsaa været en betydelig Stigning i de sidste tre Aar. — I 1909 udbetalte de faglige Organisationer til Arbejdsløse og Rejsende 728000 Kr., til Syge, Tilskadekomne osv. 140000 Kr. og til Strejkende og Udelukkede i Danmark og Udlandet 302000 Kr. Organisationernes samlede Formue udgjorde i 1908 ca. 4,1 Mill. Kr., i 1907 ca. 4,0 Mill., i 1906 ca. 3,2 Mill. og i 1904 ca. 2,8 Mill. Kr. Af Formuen i 1908 (4,1 Mill. Kr.) ejedes 3,6 Mill. af Organisationer under de samvirkende Fagforbund.