

Foruden disse 6 Dampskibsselskaber, 17 udvidede eller ny oprettede Banker, 14 Fabrikker, 5 forskellige Aktieselskaber, 1 Skibsværft, 1 Livsforsikringselskab, 2 Befordringsselskaber, 1 Byggeselskab og 3 Agerbrugs- og Søudtørringsselskaber, ere imidlertid flere andre Selskaber dannede, hvorom der ej findes tilstrækkelige Oplysninger; saaledes ere Dampskibene «Aktiv» (Randers), «Jylland» (Horsens), et Dampskib (Helsingør) samt Dampskibene «Gorm», «Knud», «Svend» og «Erik» (Kjøbenhavn) anskaffede af forskellige Selskaber. Endvidere besluttedes det at udvide de forenede «nordiske» og «kinesiske» Telegrafelskabers Kapital til 13 Mill. Rdl.

l—v—l.

Lidt Jærnbanestatistik. Naar vor Tid baade i intellektuel og materiel Henseende har taget et saa kolosalt Opsving, saa skyldes det — derom ere Alle enige — for en meget væsentlig Del den storartede Udvikling, Kommunikationsmidlerne i dette Aarhundrede have været Gjenstand for. — I Oldtiden havde man ganske vist paa sine Steder et Slags Postvæsen: det fortælles jo, at Darius I indførte et saadant i Persien. Men der er dog ingen Tvivl om, at baade Oldtidens og Middelalderens Postvæsen ikke var meget bevendt; ja selv langt ind i den nyere Tid lod dette meget tilbage at ønske, — og hvorfor? blandt Andet fordi man savnede gode Veje. — Det er først i sidste Halvdel af forrige Aarhundrede, at man begynder en ordentlig Chaussébygning; ja det er endog først i vort Aarhundrede, at man begynder at makadamisere Vejene: det var først 1812, at Mac Adam lærte af Kineserne den efter ham opkaldte Vejbygning. Men fra nu af gaar det frem med kæmpeskridt: Dampen og Elektriciteten træde i Kommunikationens Tjeneste; den Rowland-Hill'ske og andre Reformer indføres, og Følgerne af alle disse Forbedringer ere da ogsaa overraskende. Vi skulle til Støtte herfor eksempelvis anføre, at der i 1870 modtoges 12 Millioner Breve paa de danske Postkontorer. Og dog er dette kun ubetydeligt i Sammenligning med, hvad der modtages i andre Lande. De 12 Millioner fordelte mellem en Befolkning paa noget over 1,700,000 Indb.

Foruden disse 6 Dampskibsselskaber, 17 udvidede eller ny oprettede Banker, 14 Fabrikker, 5 forskellige Aktieselskaber, 1 Skibsværft, 1 Livsforsikringselskab, 2 Befordringsselskaber, 1 Byggeselskab og 3 Agerbrugs- og Søudtørringsselskaber, ere imidlertid flere andre Selskaber dannede, hvorom der ej findes tilstrækkelige Oplysninger; saaledes ere Dampskibene «Aktiv» (Randers), «Jylland» (Horsens), et Dampskib (Helsingør) samt Dampskibene «Gorm», «Knud», «Svend» og «Erik» (Kjøbenhavn) anskaffede af forskellige Selskaber. Endvidere besluttedes det at udvide de forenede «nordiske» og «kinesiske» Telegrafelskabers Kapital til 13 Mill. Rdl.

l—v—l.

Lidt Jærnbane-statistik. Naar vor Tid baade i intellektuel og materiel Henseende har taget et saa kolosalt Opsving, saa skyldes det — derom ere Alle enige — for en meget væsentlig Del den storartede Udvikling, Kommunikationsmidlerne i dette Aarhundrede have været Gjenstand for. — I Oldtiden havde man ganske vist paa sine Steder et Slags Postvæsen: det fortælles jo, at Darius I indførte et saadant i Persien. Men der er dog ingen Tvivl om, at baade Oldtidens og Middelalderens Postvæsen ikke var meget bevendt; ja selv langt ind i den nyere Tid lod dette meget tilbage at ønske, — og hvorfor? blandt Andet fordi man savnede gode Veje. — Det er først i sidste Halvdel af forrige Aarhundrede, at man begynder en ordentlig Chaussébygning; ja det er endog først i vort Aarhundrede, at man begynder at makadamisere Vejene: det var først 1812, at Mac Adam lærte af Kineserne den efter ham opkaldte Vejbygning. Men fra nu af gaar det frem med kæmpeskridt: Dampen og Elektriciteten træde i Kommunikationens Tjeneste; den Rowland-Hill'ske og andre Reformer indføres, og Følgerne af alle disse Forbedringer ere da ogsaa overraskende. Vi skulle til Støtte herfor eksempelvis anføre, at der i 1870 modtoges 12 Millioner Breve paa de danske Postkontorer. Og dog er dette kun ubetydeligt i Sammenligning med, hvad der modtages i andre Lande. De 12 Millioner fordelte mellem en Befolkning paa noget over 1,700,000 Indb.

give nemlig kun henved 7 Breve pr. Indb.; men i England modtoges der 1871 990 Millioner Breve eller mer end 30 pr. Indb.; i Schweiz 54 Millioner eller omtr. 20 pr. Indb.; i de Forenede Stater 17, i Tyskland, Belgien, Holland og Frankrig omtr. 10 pr. Indb.; i Norge derimod kun 3 pr. Indb., og i Rusland og Rumænien, Europas mest barbariske Lande, kun 0,6 pr. Indb.!

Disse Resultater skyldes ganske vist for en væsentlig Del den lave, ensformige Brevtaxt; men Jærnbannerne skyldes fuldt saa meget. Hvor hurtig disse have udviklet sig, skulle vi vise med nogle Tal.

Den første Dampjærnbane skriver sig fra 1825. Det var en lille, omtr. 2 Mile lang, navnlig paa Kultransporten mellem Stockton og Darlington beregnet Bane. Den første vigtigere Bane var den mellem Manchester og Liverpool, der aabnedes 1830. Kort efter begyndte Anlægene i Tyskland med en lille Bane fra Fürth. Det gaar nu rask fremad i alle Kulturlande. Endog midt inde i Byerne anlægges der Jærnbaner; saaledes i London, hvor der aarlig befordres mer end 100 Millioner Mennesker. Bjærgene gjennembøres, og de største Naturvanskeligheder overvindes. Alle Lande aabne sig for Jærnbannerne — endog Kina, og snart vil hele Jorden være omspændt af et fuldstændigt Jærnbanenet. Hvorledes dette efterhaanden har udviklet sig, vise følgende Tal (efter Stürmer: Geschichte der Eisenbahnen):

Der fandtes i hele Verden:

1830 . . .	332	Kilom. *)	Jærnb.
1835 . . .	2,419	—	—
1840 . . .	8,591	—	—
1845 . . .	17,424	—	—
1850 . . .	38,022	—	—

*) 1 dansk Alen = $\frac{627}{1000}$ Meter; 1 Meter = $\frac{1595}{1000}$ Alen; altsaa 1 Kilometer = 1595 Alen og 1 dansk Mil = 7524 Meter eller $7\frac{524}{1000}$ Kilometer.

1855 . . .	68,148	Kilom.	Jærnb.
1860 . . .	106,886	—	—
1865 . . .	145,114	—	—
1870 . . .	221,859	—	—
1872 . . .	235,254	—	—

Vende vi nu vor Opmærksomhed til Danmark, saa se vi, at man egentlig ikke har forhastet sig her. Det er først den 26 Maj 1847, at det sjællandske Jærnbaneselskab aabner den lille Linje fra Kjøbenhavn til Roskilde, og dennes Fortsættelse lader vente paa sig næsten en halv Snes Aar. Statsbaners Anlæg bestemtes først ved Lov af 10 Marts 1861; men fra da af begynder man ogsaa at arbejde med større Livlighed. Den 31 December 1872 var der i Alt aabnet $80\frac{5}{10}$ Mil Statsbaner. Det sjællandske Jærnbaneselskab havde da bygget $38\frac{1}{2}$ Mil. Ordner man de 19 evropæiske Stater efter det Forhold, hvori Jærnbanernes Længde staaer til Landets Størrelse, bliver Danmark Nr. 8. Dette kan næppe kaldes en meget fremragende Plads, naar der ses hen til, at der maaske ikke er noget Land, hvor Naturen lægger saa faa Vanskeligheder i Vejen for Baneanlæg, som det bjærgløse Danmark. Med Hensyn til Benyttelsen af de danske Baner skal her endelig bemærkes, at der i 1870 befordredes omtrent 3 Millioner Mennesker og af Gods 9 Mill. Ctnr. Til Jævnførelse skulle vi anføre Forholdene i vore Broderlande: i Sverig, der har omtr. 240 d. Mil Baner, befordredes $2\frac{1}{2}$ Mill. Personer og 50 Mill. Ctnr. Gods; i Norge med 72 d. Mil Baner, 800,000 Personer og næsten 10 Mill. Ctnr. Gods. Det ses altsaa, at Danmark i Forhold til disse to Lande har en meget betydelig Persontransport, men kun en ringe Godstransport.

Det er ikke i Danmark, at de meget storartede Forhold skulle søges. Det er ikke her, at der anlægges en Pacificbane, og det er heller ikke her, at der gjennebores et Mont-Cenis. Det er i Schweiz, at vi for Tiden kunne finde de storartede Jærnbaneanlæg. Det kan give en Ide om de Arbejder, der forestaa her, naar det anføres, at her i 1872 er udstedt ny Jærnbaneaktier og Obligationer til et Beløb af næsten

130 Mill. Francs, medens samtlige ny Aktier og Obligationer kun beløb omtr. 225 Mill. Francs. Naturligvis skyldes dette Beløb paa 130 Millioner navnlig Gothardsbanen (102 Millioner), der er det Arbejde, som for Tiden gjør Krav paa mest Opmærksomhed. De første Underhandlinger om Anlægget af denne Bane, der over Schweiz vil forbinde Tyskland med Italien, ligge allerede flere Aar tilbage i Tiden; de førte til den internationale Overenskomst af 19 Oktober 1869, der den 28 Oktober 1871 fulgtes af en Traktat mellem Tyskland, Schweiz og Italien om Anlægget af Gothardsbanen. Den Del af denne, der gjør Krav paa mest Interesse, er naturligvis den storartede Gjennem boring af St. Gothard. Det er den genfiske Ingeniør Louis Favre, der har paataget sig denne Del af Arbejdet. Han har paataget sig at fuldføre Gothardstunnelen i 8 Aar, og Omkostningerne herved har han beregnet til omtr. 48 Mill. Francs. Hans Konkurrent Gratoni Cie — bekjendt fra Mont-Cenistunnelen — havde beregnet Omkostningerne til 60 Mill., og forlangte derhos 9 Aar til Arbejdets Fuldførelse. Arbejderne ere nu alt i Gang. Tunnelen, der skal være tosporet, bliver næsten to Mile lang (14,900 Meter), og dens højeste Punkt vil være 1150 Meter over Havfladen.

Foruden dette epokegjørende Værk forestaar der i Schweiz en hel Del andre Baneanlæg, der ere interessante, bl. A. fordi der til Dels bringes ny Principer i Anvendelse, saaledes den lille hydro-pnevmatiske Bane fra Ouchy til Lausanne og Bjærgbanen fra Zürich til Utliberg. Vi skulle imidlertid her ikke omtale disse Arbejder; vi skulle kun tilføje, at Schweiz allerede nu har et forholdsvis meget betydeligt Jærnbaneanet, hvilket er saa meget mere overraskende, naar det tages i Betragtning, at der faa Steder findes saa uhyre Naturvanskeligheder som her.

Neden for give vi en Oversigt over Forholdene i de forskellige evropæiske Lande, over Jærnbanernes Længde, samt det Forhold, hvori de staa til Arealets og til Befolkningens Størrelse. Tabellen er laant fra Almanach de Gotha for 1873.

Jærnbaner.

(Længden angivet i Kilometer).

	Total.	pr. 1000 kv. Kilom.	pr. Mill. Indb.
Belgien	3,041	102,9	598
Storbritannien	24,995	79,9	793
Holland	1,458	44,4	400
Tyskland	21,121	39,2	514
Luxemburg	170		
Schweiz	1,472	35,5	549
Frankrig	17,666	33,4	483
Danmark	876	23,2	487
Italien	6,378	21,5	239
Østrig-Ungarn	12,047	19,4	335
Spanien	5,441	10,9	330
Portugal	787	8,8	197
Rumænien	806	6,7	200
Sverig	1,846	4,2	440
Evr. Rusland	13,377	2,7	191
Finland	480	1,4	282
Norge	422	1,3	241
Evr. Tyrki	298	0,9	30
Grækenland	12	0,2	8

Forudsat at disse Tal ere rigtige (Danmark har lidt mere end angivet, nemlig 894) findes der i Evropa i Alt 112,693 Kil., altsaa 11,6 pr. 1000 kvadr. Kilometer, og 374 pr. Mill. Indb. — Amerika har omtrent lige saa meget, nemlig 110,207 Kil.; men da Befolkningen er langt ringere end i Evropa, falder meget mere pr. Million nemlig 1,304. — I Asien haves 8,769 Kil. o: 11 pr. Million Indb. — I Afrika 1,773 Kil. Da denne Verdensdels Størrelse og Befolkning er ukjendt, kunne de forholdsvise Tal ikke angives. — I Avstralien 1,812 Kil. — I hele Verden bliver der saaledes 235,254 Kilometer eller omtrent 31,267 danske Mil Jærnbane.

A. P.

Stenkullenes høje Pris er i Følge «Economist» en ligefrem Følge af den almindelige økonomiske Regel, at naar Ud-