

af kun to Maaneder gaaet 6 pCt. ned. I Midten af Januar leveredes i «Dagbladet» en Opgjørelse af de Tab, som Danmark vilde have lidt ved at have beholdt Sølv-Møntfoden; dengang stod Sølvprisen dog endnu paa $55\frac{1}{2}$ d.; Tabet vilde altsaa nu allerede være omtrent 5 pCt. større. Dengang angaves det, at Pari-Kursen paa Sterling, saafremt vi endnu havde haft Sølvfoden, vilde være naaet op til 9 Rdlr. 80 Sk. for 1 Lstr. — efter den den 3die Marts noterede Sølvpris vilde den have været omtrent 10 Rdlr. 32 Sk., medens Kursen nu samme Dag noteredes til 18 Kr. 22 Ø. og Pari-Kursen kan regnes til 18 Kr. 14 Ø. Forholdet imellem Guld og Sølv, der jo endnu i Frankrig regnes legalt til 1 : 15,5 og som ved vor Møntreform i Maj 1873 forudsattes at være 1 : 15,67, er nemlig efter denne Sølvpris omtrent 1 : 17,88. Hvilke Vanskeligheder denne betydelige Forskjel fra det legale Forhold maa volde Frankrig i det Øjeblik, det vil gjenoptage sine Betalinger i Metal, vil klart fremgaa deraf, at efter dette Forhold er en Napoleond'or = ca. 14 Kr. 40 Ø., medens 20 Frs. i Sølv ere = ca. 12 Kr. 48 Ø. En Reaktion er jo ganske vist mulig, men en betydelig Reaktion til Gunst for Sølvet er i den nærmeste Fremtid næppe sandsynlig. W. S.

Tunneler eller underjordiske og undersøiske Gange kjendtes allerede i den ældste Oldtid. Nebukadnezar byggede en i sin Tid berømt Tunnel under Evfrat. Underjordiske Vandledninger vare meget almindelige i den græske og romerske Oldtid. Middelalderens Borge og Klostre brugte underjordiske Gange. Men det er dog først i den nyere Tid, tildels den nyeste Tid, at Tunnelbygningskunsten ret har udviklet sig, og fremfor Alt have da Jernbanerne her givet Stødet fremad. Ved Jernbanerne søger man saa nogenlunde at udjævne Jordens Uligheder, og Tunneler komme derfor her til at spille en fremragende Rolle. Den første Dampjernbane aabnedes 1825; allerede det næste Aar aabnedes den første Jernbanetunnel: Tunnelen ved Terre-Noir i Frankrig, af 1826, er Verdens første Jernbanetunnel. Fra da af og til nu har Tunnelbygningskunsten gjort uafbrudte Fremskridt i de forskjelligste Retninger. Her skal kun anføres

nogle ganske faa Exempler. (Efter Franz Rziha.) I 1863 betragtede man det som noget hidtil ukjendt, at den daglige Fremgang ved Gjennemboringen af Mont-Cenis udgjorde 2,20 Meter; men i 1864 rykkede Tunnelarbejdet 2,97 Meter frem pr. Dag; 1865 3,35; 1866 2,81; 1867 4,14; 1868 3,61; 1869 3,92 og 1870 4,54. Gjennemboringen af St. Gotthard fremviser imidlertid endnu mere glimrende Resultater: i Oktober 1875 udgjorde den maanedlige Fremgang 243,8 Meter! Ny Boremaskiner, Dynamitsprængningerne, utallige, de mest forskjelligartede Opfindelser og Opdagelser have muliggjort Sligt. Til Belysning af, hvorledes det herved er lykkedes at nedbringe Omkostningerne hidsættes følgende Tabel (efter Rziha):

Tosporede Tunneler.	Bygningstid.	Totallængde. Metres.	Omkostn. pr. Meter. Østr. Fl.
4 Semmering-Tunneler .	1848—52	2319,4	2060,1
3 Karst-Tunneler	1852—57	1107,7	1932,2
15 Tunneler v. Rhein-Nahe- Banen	1857—60	3579,6	727,6
159 Tunneler i Tyskland .	1830—68	52482	648,8
31 Tunneler i Frankrig .	1847—71	15155	679,4

Nogle ualmindelige lange og vanskelige Tunneler skulle særlig nævnes:

Tosporede Tunneler.	Bygningstid.	Længde.	Gylden pr. M.
Kilsby i England	1834	2204	1432
Semmering-Hovedtunnel . .	1842—52	1407	2174
Naenser og Ippenser Tunnel i Brunsvig	1862—65	1084	1051
Hauenstein-Tunnel	1853—58	2496	815
Altenbekener-Tunnel	1861—65	1627	824
Hoosac-Tunnel i Amerika .	1858—74	7634	3818
Mont-Cenis-Tunnel	1859—71	12233	2887
Gotthard-Tunnel (Overslag) 1872 (begyndt)		14900	1460

Omkostningerne ved Mont-Cenis-Tunnelen angives forøvrigt meget forskjelligt. Den ovenfor anførte Sum gaar en Middelvej mellem de forskjelligte Angivelser. — St. Gothard-Tunnelen vil sandsynligvis blive langt dyrere end beregnet. Den 31te Decbr.

1875 var der af denne Tunnel gjennemboret 5400 Meter, altsaa over en Tredjedel af hele Tunnelen.

En af de interessanteste Tunneler, som det er forbeholdt Fremtiden at bringe, vil være Tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig. Hvis St. Gothard-Selskabets Katastrofe ikke virker for afskrækkende, ville Alperne paa andre Punkter i en ikke meget fjern Fremtid sikkert blive gjennemborede. Om en Gjennemboring af Simplon og flere andre store Bjerger tales der stærkt. Tunnelen gennem Mont-Cenis, der hidtil ikke har øvet nogen kjendelig Indflydelse paa Industrien og Handelen, og som forsaavidt har skuffet mange Forhaabninger, vil faa Rivaler, der maaske i højere Grad end den ville bringe Liv ind i Trafiken.
