

Ny udenlandsk Literatur.

A. de Foville: *La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales* (Ouvrage couronné par l'Académie des Sciences morales et politiques). Paris 1880.

Der er uden Tvivl faa Fænomener, som i saa høj Grad have overvældet den almindelige Bevidsthed og været saa i Øjne springende som den betydelige Udvikling og Omdannelse, som Transportmidlerne i dette Ords videre Forstand have haft i Løbet af de sidste Menneskealder. Det er ogsaa i saa Henseende ganske betegnende, at den populære Opfattelse har hentet sit mest yndede Udtryk for den enorme Hurtighed, hvormed Tidens industrielle Udvikling er foregaaet, fra Transportmidlernes Sfære ved at illustrere Tidens rastløse Feber med Talemaaden om «vor Tids Jernbanefart». Der ligger virkelig deri en naiv Erkjendelse af, hvor forbavsende navnlig Fremtoningerne paa dette Omraade, Jernbanerne, Dampskibene, Telegraferne o. s. v. naturlig maa forekomme En, naar man sammenligner «gamle Dage» med Nutiden. Men skjønt, som sagt, Alle have en overordenlig levende Fornemmelse af den store Revolution, som her er foregaaet i det sidste halve Aarhundrede, er det dog sjældent, at i alt Fald den yngre Slægt gjør sig det fuldkomment klart, hvor stor Betydning denne komplette Omdannelse i Virkeligheden har haft. I ovennævnte Værk har imidlertid den bekjendte, dygtige franske Statistiker Foville paataget sig at give en interessant, paa en

Ny udenlandsk Literatur.

A. de Foville: *La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales* (Ouvrage couronné par l'Académie des Sciences morales et politiques). Paris 1880.

Der er uden Tvivl faa Fænomener, som i saa høj Grad have overvældet den almindelige Bevidsthed og været saa i Øjne springende som den betydelige Udvikling og Omdannelse, som Transportmidlerne i dette Ords videre Forstand have haft i Løbet af de sidste Menneskealder. Det er ogsaa i saa Henseende ganske betegnende, at den populære Opfattelse har hentet sit mest yndede Udtryk for den enorme Hurtighed, hvormed Tidens industrielle Udvikling er foregaaet, fra Transportmidlernes Sfære ved at illustrere Tidens rastløse Feber med Talemaaden om «vor Tids Jernbanefart». Der ligger virkelig deri en naiv Erkjendelse af, hvor forbavsende navnlig Fremtoningerne paa dette Omraade, Jernbanerne, Dampskibene, Telegraferne o. s. v. naturlig maa forekomme En, naar man sammenligner «gamle Dage» med Nutiden. Men skjønt, som sagt, Alle have en overordenlig levende Fornemmelse af den store Revolution, som her er foregaaet i det sidste halve Aarhundrede, er det dog sjældent, at i alt Fald den yngre Slægt gjør sig det fuldkomment klart, hvor stor Betydning denne komplette Omdannelse i Virkeligheden har haft. I ovennævnte Værk har imidlertid den bekjendte, dygtige franske Statistiker Foville paataget sig at give en interessant, paa en

rig Statistik støttet Fremstilling heraf, som paa en indgaaende og instruktiv Maade efterviser denne Udvikling og dens Konsekvenser i de mindste Detailler, og det kan da ikke undgaas, at man trods alle de uklare Forestillinger om Æmnet, man forud har, dog bliver opfyldt af Forundring og Interesse ved at se disse Forhold konstaterede og belyste paa en saa livlig og klar Maade og med en saadan Omhu og Nøjagtighed. Forfatteren nærer desuden en saadan Begejstring for Civilisationen og Fremskridtet, der aabner sig saa mange Vuer for ham og der er saa megen mild Optimisme hos ham, at det ikke kan undlade at virke velgjørende. Men Bogens Fortrin ligge, som sagt, væsenlig i, at der her leveres et godt, smukt bearbejdet og omhyggeligt sigtet statistisk Materiale, uden at Forfatteren har strandet paa saadanne Skrifters sædvanlige Skjær: at overlæsse Fremstillingen saaledes med Tal, at Overskueligheden tabes, og den megen Lærdom vækker Kjedsomhed.

Efter en af disse mærkværdig abstrakte og pompøse Indledninger, som man saa ofte træffer i Franskmændenes økonomiske Værker, hvori «Bevægelsens Lov» fremhæves og dens Gyldighed saavel for «det sociale Liv» som for den hele Tilværelse udførlig paavises, gaar Forfatteren over til først at skildre «de direkte Virkninger» af Transportmidlernes Udvikling. Interessante ere her navnlig de første Afsnit om den stigende Hastighed og Prisbillighed. — Allerede Diligencerne betegnede jo i sin Tid et stort Fremskridt i begge Henseender, og den videre Udvikling af dem, Vejenes Forbedring o. s. v. gjorde Befordringen hurtigere og hurtigere. Til nærmere Belysning heraf kan her hidsættes følgende lille Tabel:

Fra Paris til	1782.	1832.		1848.	
	Pr. Dilig. varede Rejsen	Rejsen varede		Rejsen varede	
		pr. Dilig.	pr. Post.	pr. Dilig.	pr. Post.
Toulouse	8 Dage	110 Timer	70 Timer	80 Timer	54 Timer
Bordeaux	6 —	72 —	46 —	60 —	36 —
Strassbourg	4½ —	72 —	47 —	49 —	33 —
Lille	2 —	30 —	22 —	20 —	16 —

I Almindelighed kan det siges, at Gjennemsnitshurtigheden fra Slutningen af forrige Aarhundrede til Midten af dette Aarhundrede er bleven 3 Gange saa stor, Maximalhurtigheden 4 Gange saa stor. — Med Jernbanerne stiger Hurtigheden efter et endnu langt større Forhold. Stephensons Lokomotiv «the Rocket», der i 1829 gik fra Liverpool til Manchester, gik 10 lieues i Timen til Alles uhyre Forbavselse. Og denne Hurtighed er nu langt overtruffen. Det berømte lightning-train i 1876 gik paa 86 Timer fra New-York til San Francisco ($8\frac{3}{5}$ Mil i Timen), og de engelske Iltog nu til Dags gaa langt hurtigere*). Her skal blot anføres følgende Oversigt:

	Hurtigheden pr. Time.	
	Minimum.	Maximum.
Frankrig.		
Mellem Paris og Havre	28 Kilomètres	53 Kilomètres
Calais	27 —	53 —
Nancy	28 —	53 —
Lyon	28 —	60 —
Bordeaux	30 —	63 —
England.		
Mellem London og Norwich	38 —	50 —
Inverness	40 —	51 —
Derby	41 —	65 —
Liverpool	37 —	67 —
Bristol	30 —	80 *) —

Jernbanernes Fremkomst har saaledes bragt Rejsehurtigheden et saadant Stød fremad, at Rejserne ganske have skiftet Karakter. Siden 1830 og navnlig i Løbet af de sidste 30 Aar er Evropa da ogsaa bleven fuldstændig bedækket med et Næt af Jernbaner.

Hvad Rejsernes Priser angaar, da er Forholdet ogsaa her blevet ganske overordenlig gunstigt. Medens Gjennemsnitsprisen pr. Kilom. for Diligencebefordringen paa sit

*) Toget fra London til Bristol kører saaledes $10\frac{3}{5}$ Mil i Timen.

laveste Stadium var 14 cent. for hver Rejsende, var den pr. Jernbane

1832—36.....	7,75 c.
1860.....	5,64 -
1877.....	5,12 -

Paa Godsbefordringens Omraade er Prisleddet endnu stærkere. Medens Gjennemsnitsprisen pr. «tonne» og Kil. før Jernbanerne kan sættes til 25 c., stiller den sig for Jernbanebefordringens Vedkommende saaledes:

1831.....	16 c.
1841.....	12 -
1851.....	9,70 -
1861.....	6,97 -
1872.....	5,98 -
1877.....	5,96 -

I det Hele kan det siges, at Prisen for Transport af Rejsende er falden med 60 pCt., for Transport af Gods med 75 pCt.

Hvad nu Jernbanernes Fremtid angaar, saa helliges denne et særligt Kapitel, hvor forskjellige fremragende franske Autoriteters*) Paastand om, at Taxterne maa stige, da de nu fastslaaede Taxter ellers snart ville komme til at staa i Misforhold til de paa Grund af Pengenes synkende Værdi stedse stigende Udgifter, navnlig i Retning af Forhøjelser af Arbejdslønnen, paa det ivrigste søges gjendrevet af Forf. Han gjør i saa Henseende navnlig opmærksom paa, at den overordenlige Formindskelse af Taxterne, som hidtil har fundet Sted, jo netop er foregaaet under en endogsaa usædvanlig pludselig og stærk Depreciering af de ædle Metaller, under stadig opadgaaende Priser og stærke Forhøjelser af Arbejdslønnen. Det er følgelig ingenlunde umuligt eller besynderligt, om de nuværende Tarifer bevares eller endog bleve billigere, saa meget mere som disse

*) Saasom Jacqmin, Caillaux & Baum.

Bevægelser endogsaa for Tiden snarest synes at have kulmineret og standset. Desuden maa Trafiken paaregnes at ville stige i et endnu stærkere Forhold end hidtil, ligesom besparende og gennemgribende Opfindelser efter Forfatterens maaske lidt optimistiske Synspunkt sikkerlig ville holde Skridt med en mulig fortsat Prisstigning. I Betragtning af disse Momenter formenes det, at det i alt Fald maa anses for afgjort, at de nuværende Taxter ville kunne bevares uden Tab.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Rejsernes Sikkerhed kan antages at være formindsket eller forøget ved Jernbanerne, underkastes ogsaa en interessant Undersøgelse. Forholdet imellem Messageriernes og Postbefordringens Tilskadekomne paa den ene Side og Jernbanernes paa den anden Side stiller sig da saaledes:

		Af Dræbte falder der paa 100 Mill. Ind.	Af Tilskadekomne falder der paa 100 Mill. Ind.
Messageries	1846—55...	282	3333
Jernbanerne	1835—75...	19	175
—	1859—69...	7,5	148
—	1872—77...	3	110

Herefter skulde Chancen for at blive dræbt for Tiden være 100 Gange mindre, for at komme til Skade 30 Gange mindre end ved Diligencerne. Tager man imidlertid ogsaa Hensyn til de mange Ulykkestilfælde, hvor Jernbanen ikke direkte bær Ansvar, som altsaa ikke foraarsages ved egenlige Jernbaneuheld, Sammenstød o. lign., men f. Ex. ved egen Uforsigtighed eller Ubehændighed, kommer Tallet for Jernbanernes Vedkommende op til 15 à 20 Dræbte og mellem 150—200 Tilskadekomne. Og dertil kommer endelig, at den officielle franske Statistik ikke medregner — Jernbanepersonellet. Af disse blev i 1869 alene 175 dræbt, 9 under Kjørselen, 150 ved egen Uforsigtighed, 16 paa anden Maade, og man anslaaer efter Forholdene paa de

engelske Baner de Tilskadekomne til c. 700. Herved bringes Tallene op til

hened 200 Dræbte,
— 2000 Tilskadekomne,

hvilke Tal, skjønt endnu noget mindre end Diligenceopgivelserne, dog ere ret betydelige, idet den gunstige Chance væsenlig indskrænker sig til Passagererne. — For Englands Vedkommende er Forholdene lidt ugunstigere, her falder omtr. 5 Døde paa hver 100 Mill. Rejsende, for Belgien gaar endog Tallene op til 377 Dræbte og 650 Tilskadekomne paa 100 Mill., hvilke Tal ere endnu ugunstigere end de franske Diligencers. — Ifølge Danmarks Statistik III, S. 188, er der her i Danmark fra 1856—76 omkommen 67, og hened 60 kommen til Skade.

Paa lignende Maade, om end ikke saa udtømmende og interessant, gennemgaas Udviklingen af Dampskibene og dennes Betydning, Kanalanlæg, Vejforbedringer, Floders Sejlbergjøreelse, Suezkanalen o. s. v. — Af mere Interesse ere Oplysningerne om Transportforholdenes Udvikling indenfor de større Byer. I 1617 træffe vi i Paris et Foretagende med Udlejning af Bærestole, fra 1641 udlejes Vogne, hvilket imidlertid snart efter den Tids Skik bliver Gjenstand for et Privilegium, som i 1650 kjøbtes af Vilherme for 15,000 Livres. 1688 normeredes dette Forhold ved et kgl. Reglement, og 1696 fastsætter en kgl. Ordonnans Taxter for Droskerne. 1662 var der allerede kommet offentlige Karosser med Plads til 8 Passagerer — Navnet «Omnibus» kommer først langt senere —, hvilket gjorde Befordringen betydelig billigere, men Prisen var dog endnu særdeles høj. I disse Karosser maatte ikke optages Soldater, Pager, Lakajer og andre livréklædte Personer. Revolutionen ophævede alle Privilegier ogsaa paa dette Omraade, men Privilegiet gjenindførtes i 1855 og blev given til det endnu bestaaende «Compagnie générale», som endnu har visse Særrettigheder indtil 1910, skjønt Kjørselen i 1866 atter blev given fri. — I London træffe vi først Omnibusser 1829; her gives ingen Privilegier.

Sluttelig gennemgaaes Postvæsenets og Telegrafvæsenets Historie i den senere Tid. Her skal kun anføres, at Gennemsnitsprisen for den internationale Telegrafkorrespondance pr. Depeche har været:

	Francs
1858.....	15,09
1861.....	11,15
1864.....	8,16
1867.....	6,94
1871.....	6,66
1874.....	7,18
1877.....	7,75

Prisen paa et almindeligt Brev var:

	1833.	1879.
	Francs.	Francs.
Fra Frankrig til		
England.....	0,80 eller 1,10	0,25
Danmark.....	1,60	0,25
Rusland.....	1,60 — 3,10	0,25
Preussen.....	0,90 — 3,10	0,25

I det andet Hovedafsnit, «de indirekte Virkninger», behandles Priserne, Agerdyrkningen, Industrien, Handelen, Lovgivningen, Budgetvæsenet, Formueforøgelsen, Befolkningsbevægelserne, Literaturen, Freden o. s. v. — Alt sat, undertiden noget tvungent, i Forhold til Transportmidlernes Udvikling. Af mest reel Interesse ere her Afsnittene om den Prisnivellering, som denne Udvikling naturlig har bidraget til at fremkalde, og om hvilken Rolle dette overhovedet har spillet i de sidste Aars Prisbevægelser: Prisfaldet for de industrielle Produkters Vedkommende og Prisstigningen for Naturprodukternes Vedkommende. Formindskelsen af Afstandene har været til Gunst for Konsumenterne i første Tilfælde, til Gunst for Producenterne i det andet Tilfælde. Foville opstiller følgende Prisbevægelser fra 1820—25 til 1870—75: for Jordejendomme en Stigning af 187,5 pCt., for animalske Produkter 142,5, for Kolonialvarer et Fald paa 36 pCt., Tøjer 62,5 pCt., andre Industriprodukter

25—51 pCt., Alt under Hensyn til Formindskelsen af Pengenes Kjøbeevne. — Prisenivelleringen er især fremtrædende for Agerbrugsprodukternes Vedkommende, hvorved dog tillige maa tages i Betragtning de mange kunstige Skranker, der nu ere faldne, men som før besværliggjorde Omsætningen, ej alene imellem Landene, men ogsaa imellem Landenes Provinser indbyrdes. Foville anfører, at fra 1531, 1574 og 1575 kostede Kornet langs Seinens Bredder dobbelt saa meget som ved Rhinen; ligeledes i 1610—20. 1650—52 og 1661—63 kostede 1 Hl. Korn i Paris 30—40 fr., i Strasbourg 7—8 fr. 1623 betalte omvendt Elsass 4 Gange saa meget for Kornet som Paris. I 1725 naar Forskjellen op til 200 pCt., i 1710 var den 300 pCt. Selv i vort Aarhundrede vare Prisdifferencerne ofte store. Følgende Tabel tjener til at vise, hvor stor den største Forskjel imellem Kornpriserne i de forskjellige Dele af Frankrig har været i hvert af Aarene 1859—78:

	Francs
1859	4,61
1860	2,26
1861	1,74
1862	2,97
1863	2
1864	3,72
1865	3,65
1866	3,15
1867	2,80
1868	3,89
1869	2,80
1870	2,86
1871	2,54
1872	2,94
1873	2
1874	2,71
1875	3,55
1876	2,53
1877	2,01
1878	1,74

En umaadelig Rolle have de forbedrede Transportmidler selvfølgelig spillet for Effektueringen af den amerikanske

Konkurrence paa dette Omraade. Forskjellen mellem Kornpriserne i Odessa, Frankrig og New-York var i 1837: 22,48 fr., 1857: 4,84 fr., 1875: 1,59 fr., dog med betydelige Svingninger i Mellemtiden, da dette Forhold jo selvfølgelig endnu er stærkt paavirket af de forskjellige Høstforhold.

At Omsætningen, Handelen, særlig den internationale Handel, har profiteret i en særlig høj Grad ved de billige og gode Kommunikationsmidler, er jo ganske selvfølgelig. — Ogsaa paa Lovgivningens Omraade spores gunstige Virkninger: Lovene komme paa en Gang til Alles Kundskab, Forbryderne forfølges den hele Verden over o. s. v. o. s. v. — Statsaktiverne ere desuden forøgede, den immobile Formues Værdi stegen etc. — kort sagt, paa næsten alle menneskelige Omraader eftersporer og konstaterer Forf. «indirekte Virkninger». Undertiden grænser dette endog til Komik, som naar f. Ex. Forfatteren som en «indirekte Virkning» paa Literaturen nævner, at Ingenieuren er bleven «*deus machina favori de nos dramaturges*». Havde han kjendt Bjørnsons «Det ny System», var dette sikkerlig ogsaa kommet med. Af utvivlsom Betydning er derimod Transportvæsenets Indflydelse paa Menneskenes Fordeling paa Jordkloden, de store Ind- og Udvandringer med andre Ord, som behandles meget udtømmende. — Foruden de enkelte Hovedresultater af mere almindelig Interesse, som vi her særlig have henvendt Opmærksomheden paa, er der i det Hele saa mange fortræffelige Oplysninger og velskrevne Afsnit i denne Bog, at den fortjener en mere almindelig Udbredelse ikke mindst paa Grund af dens mange Bidrag til en international Statistik, som netop hører til de her i Landet mindst behandlede Sider af Statistiken.

J. Sch.