

J. P. TRAP

KONGERIGET
DANMARK

FJERDE OMARBEJDEDE UDGAVE

PAA GRUNDLAG AF DEN AF H. WEITEMEYER UDGIVNE 3. UDGAVE
OG UNDER MEDVIRKNING AF VIDENSKABSMÆND, FAGFOLK OG
STEDLIGE MEDDELERE FRA ALLE LANDETS EGNE

UDGIVET AF

GUNNAR KNUDSEN

I. BIND

INDLEDENDE BESKRIVELSE AF DANMARK

KØBENHAVN OG FREDERIKSBERG

KØBENHAVN 1929
G. E. C. GADS FORLAG
(FREDERIK GAD)

INDLEDENDE BESKRIVELSE AF DANMARK.

Redigeret af ADOLPH JENSEN.

I. LANDET.	Pag.
1. Indledende geografisk Oversigt. Af Departementschef ADOLPH JENSEN . . .	1
2. Den topografiske Opmaaling og Kortlægning. Af Oberst N. P. JOHANSEN . .	3
3. Den økonomiske Opmaaling og Matrikuls kortene. Af Professor N. THORKIL- JENSEN	6
4. Landets geologiske Beskaffenhed. Af Direktøren for Danmarks geologiske Undersøgelse, Dr. phil. VICTOR MADSEN	8
5. Landets Overfladeforhold. Efter Professor N. V. USSING	17
6. Farvandene. Af Kommandør H. RAVN	20
7. Klimaet. Af Statsmeteorolog H. HANSEN	25
8. Bebyggelse og Stednavne. Af cand. mag. GUNNAR KNUDSEN	30
9. Den administrative Inddeling. Af Afdelingschef GUNNAR DAM	32
II. BEFOLKNINGEN.	
1. Raceforhold. Af Læge SØREN HANSEN	35
2. Folketallets Størrelse og Vækst. Af Kontorchef H. CL. NYBØLLE	38
3. Befolkningens Sammensætning. Af Samme	47
III. STYRELSEN.	
1. Statsforfatningen. Af Professor, Dr. jur. KNUD BERLIN	58
2. Statsforvaltningens Organer. Af Samme	67
3. Kommunerne og deres Styrelse. Af Samme	71
4. Statens og Kommunernes Finanser. Af Kontorchef CORDT TRAP	75
IV. NÆRINGSLEVET.	
1. Landbruget. Af Professor O. H. LARSEN	82
2. Skovbrug og Jagt. Af Skovrider O. G. KONRADSEN	102
3. Havebruget. Af Havebrugskandidat ANDREAS MADSEN	107
4. Fiskeriet. Af Fuldmægtig, cand. mag. AAGE STRUBBERG	112
5. Industri og Haandværk. Af Departementschef ADOLPH JENSEN	117
6. Handelen. Af Samme	127
7. Skibsfarten. Af Samme	136
8. Samfærdselsmidlerne. Af Samme	138
9. Penge- og Forsikringsvæsen. Af Kontorchef EINAR COHN	141

V. SOCIALE FORHOLD.

	Pag.
1. Den sociale Lagdeling. Indtægts- og Formueforhold. Af Afdelingschef GUNNAR DAM.....	150
2. Arbejder- og Arbejdsgiverorganisationer. Af Departementschef ADOLPH JENSEN	156
3. Offentlig Forsorg for Ubemidlede. Af Kontorchef CORDT TRAP.....	161
4. Boligforhold. Af Sekretær, cand. polit. SVEND NIELSEN	172

VI. KULTURELLE FORHOLD.

1. Kirkelige Forhold. Af Departementschef V. HOLBØLL	177
2. Undervisningsvæsen. Af Rektor JULIUS NIELSEN	180
3. Museer og Samlinger for Kultur og Kunst. Af Museumsinspektør CHR. AXEL JENSEN	185
4. Fredlysnings af Oldtidsmindesmærker. Af Museumsinspektør C. NEERGAARD	190
5. Arkitektoniske Mindesmærker og deres Bevaring. Af Museumsinspektør CHR. AXEL JENSEN	193
6. Naturfredning. Af Professor, Dr. phil. A. MENTZ	197

af et Aktieselskab. Foruden en Del mindre Fiskerihavne samt Færgehavnene ejer og driver Staten Havnene ved Helsingør, Frederikshavn, Esbjerg og Skagen.

De danske Farvandes Belysning og Afmærkning er omtalt foran under Afnittet „Farvandene“ (p. 23).

ADOLPH JENSEN.

8. Samfærdselsmidlerne.

Ved det 19. Aarhundredes Begyndelse var Danmarks Vejevæsen i en daarlig Forfatning. Ganske vist var der i 1793 udstedt en Forordning, som indeholdt en Art Program for Udbygning af et rationelt Vejsystem, men indtil Aar 1800 var man kun naaet til at bringe nogle faa Hovedlandeveje paa Sjælland i nogenlunde forsvarlig Stand, og først efter Midten af det 19. Aarhundrede fuldførtes det planlagte Net af Statens Chausséer, der forbandt den ene Provins med den anden. De saakaldte „mindre Landeveje“, som førte fra Købstad til Købstad, blev først stenlagte langt op i det 19. Aarhundrede, og endnu værre stod det til med „Bivejene“. I Løbet af 2den Halvdel af det 19. Aarh. undergik Vejevæsenet i Danmark imidlertid en mægtig Forbedring, og vort Vej-Net maa nu siges at være forholdsvis godt saavel med Hensyn til Udstrækning som Vedligeholdelse. Landevejene (Amtsvejene) har nu en Længde af henimod 8000 km og Bivejene (Sognevejene) af 40,000 km. Den stigende Automobiltrafik har medført, at man i stort Omfang er gaaet over til at befæste Vejenes Kørebaner paa anden Maade end ved almindelig Makadamisering, saaledes ved Brolægning, Asfaltbeton, Cementbeton og forskellig Overfladebehandling af Makadamiseringen; disse Befæstelsesmaader er anvendt paa omtrent en Ottendedel af Landevejenes Totallængde.

Den første danske Jærnbane (Strækningen København-Roskilde) aabnedes i 1847. Den var anlagt af et privat Selskab, som senere forlængede Banen til Korsør og indtil Slutningen af 1870erne byggede Linierne København-Hillerød-Helsingør (med Klampenborg-Banen), København-Frederikssund, Roskilde-Masned-sund og Roskilde-Kalundborg. Medens det saaledes var ved privat Initiativ, at Sjælland fik sine første Jærnbaner, tog Staten Affære paa Fyn og i Jylland. I 1860erne og 1870erne byggedes bl. a. Linierne Nyborg-Strib, Vamdrup-Frederikshavn og Lunderskov-Holstebro-Langaa. I 1880 overtog Staten de sjællandske Baner, og udvidede i den følgende Tid navnlig det jyske Jærnbanelivet, samtidig med at der anlagdes en Række Privatbaner rundt om i Landet. Halvtredsindstyve Aar efter Aabningen af den første Linie havde Danmark 2300 km Jærnbane, og Udbygningen af vort Banenet blev nu efter de store Jærnbanelove af 1894 og 1908 mere planmæssig, baade med Hensyn til Statens og de private Selskabers Anlæg. Det samlede Jærnbanelivet har nu en Længde af over 5000 km, hvoraf henimod Halvdelen er Statens, fortrinsvis de store gennemgaaende Linier, medens de lokale Baner for største Delen drives af private Selskaber. Ibland Privatbanerne findes der dog mange, hvis Aktier for en væsentlig Del tilhører Staten og de Kommuner, der berøres af og er interesserede i de paagældende Baneanlæg. Desuden har Staten paa forskellig Maade (f. Eks. ved Rentegaranti) ydet Støtte til

mange Privatbaner. Paa den anden Side er der til de fleste Statsbaneanlæg ydet Bidrag af Kommunerne i de Egne, der gennemskæres af Banen. Det danske Jærnbaneanet er saaledes blevet til under en stadig Samvirken af Stat, Kommuner og Private. — Omfanget af Jærnbanelernes Virksomhed i Danmark kan anskueliggøres ved nogle faa Tal. Der foretages aarlig c. 45 Mill. Rejser af en gennemsnitlig Længde af 30 km. Af Gods befordres der aarlig c. 12 Mill. Tons, og den gennemsnitlige Transportlængde er 60-70 km. Brutto-Indtægten af Person- og Godsbefordring tilsammen er c. 180 Mill. Kr., hvoraf de fire Femtedele falder paa Godset. Rent bogholderimæssigt har Driften af Jærnbaner i Danmark som Helhed været en daarlig Forretning; Driftsoverskuddet har kun givet en meget kneben Forrentning af Anlægsomkostningerne, og flere Baner giver slet intet Udbytte — naturligvis bortset fra de indirekte Fordele for Befolkningen, der ikke giver sig Udtryk i Form af Driftsoverskud eller Dividende til Aktionærerne. Det daarlige økonomiske Resultat af Jærnbandedriften i Danmark hænger sammen med, at Transportlængden, der navnlig er af Betydning for Godstransportens Rentabilitet, paa Grund af Landets ringe Udstrækning maa være forholdsvis lille.

En ikke uvæsentlig Konkurrence er i de senere Aar paaført Jærnbanelerne ved interurbane Automobilruter til Befordring af saavel Gods som Passagerer. En fuldstændig Statistik over disse Ruter og deres Virksomhed findes ikke. Derimod kan det oplyses, at det samlede Antal af Motorkøretøjer i Danmark nærmer sig 100,000 (60,000 almindelige Personautomobiler og Drosker, henimod 1000 Omnibusser, 16,000 Lastautomobiler og 17,000 Motorcykler).

Det mest moderne Samfærdselsmiddel, Luftfartøjerne, har endnu ikke faaet større trafikal Betydning, men der var dog ved Udgangen af 1926 indregistreret 10 civile Flyvemaskiner med en samlet Motorkraft paa 4300 H.K.

Postvæsenet havde endnu ved Begyndelsen af det 19. Aarhundrede kun naaet en beskedne Udvikling i Danmark. Naar undtages Helsingør og de faa Steder paa Sjælland, til og fra hvilke der tilfældigvis gik private Dagvogne, kunde der lige til 1830erne kun to Gange om Ugen sendes Breve fra København til den øvrige Del af Monarkiet og til Hamborg. Der fandtes i 1801 kun 40 Poststationer i Danmark, saaledes at Beboerne i mange Købstæder maatte hente Post i en Naboby. I 1834 forøgedes imidlertid Stationernes Antal til det dobbelte. Endvidere begyndte man at indføre Diligencer paa Hovedruterne, og man gik efterhaanden over til et ensartet System af Brev-, Pakke- og Personposter. Fra 1848 udvidedes Postgangen betydeligt, saa at næsten alle Købstæder fik daglig Forbindelse med København og Hamborg. Fra nu af gik Udviklingen hurtigt, idet Postbesørgelsen bl. a. nød godt af det fremvoksende Jærnbaneanet, ligesom Indførelsen af Frimærkesystemet i 1851 med lav og ensartet Portosats bragte Antallet af Forsendelser til at stige betydeligt, bl. a. fordi Frimærkesystemet muliggjorde Benyttelsen af Postbrevkasser. En vigtig Reform, som særlig kom Landdistrikterne tilgode, var Oprettelsen af Brevsamlingssteder, der paabegyndtes i 1852. Sidste Halvdel af det 19. Aarhundrede bragte en Række nye Transportformer som Forsendelse af Penge ved Postanvisning, Postoprævning, Besørgelse af Ekspresbreve og Lokalbreve i alle Købstæder (1865), Lokalbesørgelse af Pengebreve, Pakker og Aviser (1870). Udviklingens Tyngdepunkt laa dog i de

Foranstaltninger, der sigtede paa at lette Landbefolkningen Adgangen til Benyttelse af Posten. Fra 1860 indførtes offentlige Landpostbude, som dog i lang Tid kun afleverede og modtog Forsendelser i Landsbyernes Udvekslingssteder, medens den direkte Omdeling til Adressaterne paabegyndtes langt senere og først var fuldt gennemført i 1907. Af nyere Reforme kan nævnes Udvidelsen af Ekspresbesørgelsen til alle Arter af Forsendelser undtagen Aviser (1908), Indførelse af Postinkasseringer (1919) og af Postgirosystemet (1920). — Alt i alt maa det siges, at Postbesørgelsen i Danmark har naaet en ret høj Udvikling, der bl. a. er karakteriseret ved, at der er Postombæring til hvert Hus i Landet (bortset fra Færøerne) mindst een Gang hver Søgnedag. — Der findes i Danmark c. 1400 Posthuse og Brevsamlingssteder og over 10,000 Postbrevkasser. Postvæsenet befordrer aarlig c. 250 Mill. Breve, henimod 200 Mill. Avisforsendelser og 11 Mill. Pakker foruden Pengebreve, Postanvisninger m. m.

Allerede omkring Aar 1800 blev der anlagt en optisk Telegraf med 23 Stationer paa Strækningen fra København gennem Sjælland, Fyn og Als til Slesvig. Under gunstige Vejforhold kunde en Meddelelse ad denne Vej signaleres fra København til Slesvig paa c. $\frac{1}{2}$ Time, men ofte blev al optisk Telegrafering umuliggjort af Vejforholdene. Det var derfor et stort Fremskridt, da den første elektriske Telegraf i Danmark aabnedes i 1853. Det var en Linie, anlagt ved Statens Foranstaltning, fra Helsingør over København, Nyborg, Fredericia og Flensborg til Hamborg. Denne Linie, der benævntes „Øresundslinien“ og nærmest var oprettet i „Sund- og Bæltfartens Interesse“, efterfulgtes i den nærmest følgende Tid af en Række Telegraflinier, byggede dels af Staten, dels af private. I 1870 overtog Staten imidlertid de private Telegrafanlæg med Undtagelse af dem, der benyttedes af private Jærnbaner, og fra nu af laa Udviklingen af det indenlandske Telegrafnet udelukkende i Statens Haand. Med England blev Danmark allerede i 1859 sat i telegrafisk Forbindelse ved et af et engelsk Selskab udlagt Kabel. Senere oprettedes et dansk-norsk-engelsk Telegrafselskab, som i 1867-68 udlagde forskellige undersøiske Kabler (Hirshals-Arendal, Søndervig-England), og „Det store nordiske Telegrafselskab“, som overtog de nævnte Linier og endvidere udlagde Kabler over Bornholm til Rusland (1869) og over Fanø til Calais (1873). Foruden de af „Store Nordiske“ byggede undersøiske Linier, er der af Staten i Forbindelse med Tyskland og Sverige udlagt Søkabler mellem Gedser og Warnemünde og mellem Sjælland og Skaane. Takket være disse Foranstaltninger har Danmark ikke alene udmærkede Telegrafforbindelser med Omverdenen, men det er desuden i betydeligt Omfang Transitland for Telegrafkorrespondance mellem forskellige fremmede Lande. — Statstelegrafen raader f. T. over en Linielængde af c. 4000 km (14,000 km Ledninger). Der er i Danmark c. 1000 Telegrafstationer, som aarlig besørger c. 5 Mill. Telegrammer, Desuden findes der 3-400 Radiotelegrafstationer (overvejende Skibsstationer).

De første Telefonanlæg i Danmark aabnedes af private Selskaber i 1881 i København og 1883 i Aarhus. De efterfulgtes hurtigt af flere lokale Anlæg. I 1893 anlagde Staten en Telefonforbindelse mellem København og Malmø, og Staten og de private Selskaber arbejdede nu Side om Side, indtil Forholdet mellem Statsdriften og den private Drift ordnedes ved en Lov af 1897. „Stats-

telefonen", der sorterer under Post- og Telegrafvæsenet, omfatter nu den udenlandske og mellemprovinsielle Korrespondance samt Sønderjyllands Telefonvæsen i sin Helhed, medens iøvrigt den lokale og en Del af den mellembys Trafik besørgeres af de koncessionerede Telefonselskaber. Telefonliniernes samlede Længde er c. 1.3 Mill. km, Antallet af Centraler c. 1900, Antallet af Abonnter c. 270,000 og det aarlige Antal Samtaler c. 460 Mill.

ADOLPH JENSEN.

9. Penge- og Forsikringsvæsen.

Da Staten ved Forordn. af $\frac{5}{1}$ 1813 havde erklæret sig bankerot, oprettedes en Rigsbank med Eneret til Seddeludstedelse. Bankens Grundfond skaffedes ved en 1. Prioritet, den saakaldte Bankhæftelse, der blev paalagt alle faste Ejendomme med $6\frac{0}{10}$ af deres Værdi. Rigsbanken skulde indløse de værdiforringede Kurant-sedler, og det fastsattes, at 6 Rd. Kurant skulde kunne indløses mod 1 Rigsbankdaler. Da 1 Rbd. i det samtidig indførte ny Møntsystem var sat til $\frac{5}{8}$ af 1 Rd. Kurant, blev Nedsikringen $\frac{5}{48}$.

Imidlertid sank Kursen paa de nye Sedler, og Rigsbanken blev da efter et tidligere givet Løfte ophævet og dens Aktiver og Passiver overgivet til Nationalbanken, hvis Forhold som privat Aktiebank ordnedes paa 90 Aar ved Oktrojen af $\frac{4}{7}$ 1818. Aktionærer blev foruden de, der frivilligt tegnede sig, alle, hvis Bankhæftelse beløb sig til mindst 100 Rbd. eller suppleredes hertil. Da $\frac{5}{8}$ af Bankhæftelsen til Rigsbanken for Landejendommens Vedkommende var afkortet i de kongelige Skatter, blev disse kun Aktionærer for $\frac{1}{8}$, medens Byejeendomme blev det for hele Hæftelsens Beløb. Staten fik ikke til Gengæld for sin Ydelse nogen Andel i Aktiekapitalen, der oprindelig var paa henved 8 Mill. Rd.

Nationalbankens Opgave blev at skabe et sikkert Pengevæsen i Landet, dels ved at skaffe Sedlerne i Pari og dels ved at skabe et Sølvfond. Endvidere skulde Banken virke til Fremme af Handel og Omsætning.

I Bankens første Aar gik Bestræbelserne særlig ud paa at skabe et fast Forhold mellem Sølv og Sedler. Seddelkursen, der havde bedret sig ved Bankens Oprettelse, sank snart igen, hvorfor man i 1820 ved Statens Hjælp iværksatte hurtigere Inddragning af Sedlerne. Imidlertid naaede Sedlerne først i 1838 op i Pari, og Deflationen, der saaledes havde strakt sig over 20 Aar, havde været meget knugende for Næringslivet, bl. a. fordi Banken samtidig med, at den skulde genskabe Sedlernes Paritet, naturligvis kun i ringe Omfang havde kunnet tage sig af det indenlandske Kreditbehov.

Der var ikke i Bankens Oktroj givet Regler for den nye Seddelmasses Dækning, men efter at Sedlerne havde naaet Pari, fik Banken i 1840 de første Funderingsregler, der traadte i Kraft 1845. Der fastsattes en Maksimumsgrænse for Seddelomløbet paa $16\frac{1}{2}$ Mill. Rd. Halvdelen af den cirkulerende Seddelmasse skulde dækkes af et Sølvfond, hvoraf 50 pCt. skulde bestaa i gangbar Sølvmønt, Resten i Sølvbarrer eller Hamborg Banco, det sidste dog ikke over $\frac{1}{4}$ af det samlede Sølvfond. Resten af Seddelomløbet skulde dækkes med let realisable Aktiver i