

Saal in Schweden, besteht in einem einzigen kolossalen Raume mit einer Fussbodenfläche von 40,000 Quadratfuss, in welchem 147 Webestühle Platz haben, und welcher mit einem gläsernen Dache versehen ist, das auf 121 hohlen eisernen Säulen ruht, die zugleich als Abführungsröhren des Regen- und Schneewassers dienen. In der bekannten Zündhölzchenfabrike in Jönköping enthält das eine der massiven Häuser einen 19,400 Quadratfuss grossen Arbeitssaal.

Die grosse Ausdehnung des Landes fasst eine allzu kräftige Anmahnung in sich, vor allen Dingen nach allen Richtungen hin *Communicationszweige* anzulegen und zu unterhalten, als dass nicht dieses Bedürfniss so weit wie möglich sollte befriedigt werden. Die Aufopferungen und Unterstützungen des Staates in diesen Richtungen sind daher auch zahlreich und gross gewesen. Ohne uns bei den in Verhältniss zu den damaligen Kräften des Landes unerhörten Anstrengungen aufzuhalten, welche gemacht worden sind für die Herstellung so grossartiger Werke, wie z. B. des Göta-Kanals, Trollhätta-Kanals u. a. m., möge es gestattet sein anzuführen, dass der Staat in den Jahren 1855—1871 auf eigene Kosten Eisenbahnen für 106 Millionen R:dr gebaut, in den Jahren 1840—1872 die Anlage privater Eisenbahnen, Landstrassen, Kanäle, Häfen, Brücken u. s. w. theils durch Anschläge und theils durch Anleihen mit 50 Millionen R:dr unterstützt, für die Jahre 1872—1876 10 Millionen R:dr als Anleihenunterstützungen zu der Anlage privater Eisenbahnen angewiesen hat u. a. m. Wie gross aber in dieser Hinsicht die Aufopferungen der Communen und der Einzelnen gewesen sind, das lässt sich kaum berechnen.

Da diese Angelegenheit von ganz ausserordentlich grosser Wichtigkeit ist, so wollen wir unsere Aufmerksamkeit etwas specieller richten auf die

Communications-Anstalten.

Landstrassen. Die Anlage allgemeiner Landstrassen ist eine Schuldigkeit der Communen, welche von dem Staate unterstützt wird; die Unterhaltung der Landstrassen aber ist eine Pflicht der Landbesitzer allein.

Die Länge der Landstrassen welche an Güte fast mit deutschen Kunststrassen zu vergleichen sind, war i. J. 1870: 56,995 Kilometer (5,332·35 schwed. M.) wovon 19,813 Kil. Hauptlandstrassen (Kungsvägar, d. i. Königswege), nämlich Landstrassen zwischen Städten oder anderen für den Verkehr wichtigen Ortschaften. Kleinere Wege nach Dörfern oder Höfen ist jeder Landbesitzer über seine Besizung selbst zu halten verpflichtet; ihre bedeutende Länge ist nicht genauer bekannt.

Schon zuvor (S. 6) ist erwähnt, dass Schweden an vielen Orten von sog. Rollstein- (oder Sand-) Rücken durchzogen wird. Diese enthalten in gewissen Lagern sowohl feinen Sand als auch groben Grus, und dieser letztere ist ein sehr gesuchtes und viel benutztes Mittel bei der Anlage und beim Unterhalte der Landstrassen, sowie auch beim Terrassiren der Eisenbahnen. Der sog. Trümmergrus enthält ebenfalls Grus, aber von nicht so reiner Beschaffenheit, wie die Rollstein-Rücken, und wird daher beinahe nur dort benutzt, wo der letztere fehlt. Wo die Sandrücken, wie oft der Fall ist, mit ebenen Rücken über das offene Land ziehen, dort laufen auch bisweilen die Landstrassen zu oberst auf diesem Rücken oder an der einen Seite desselben hin und liegen daher hoch über dem umgebenden angebauten Lande.

In der neuesten Zeit ist das Macadamisiren der Landstrassen viel angewendet worden, besonders in Skåne.

In den sämtlichen Städten und übrigens an allen grossen Landstrassen in der Entfernung von 10—20 Kilometer giebt es *Skjutsstationen* (Gästgifvaregårdar, i. J. 1870: 1,524), wo der Reisende Zimmer, Speise und Pferde nebst Fuhrwerk erhalten kann. Die Bezahlung für jedes Pferd und für jede schwedische Meile ist nach verschiedenen Umständen in Städten 1, 1·20 oder 1·50 R:dr und auf dem Lande 0·80, 1 oder 1·20 R:dr, wozu noch 6 Öre Wagenmiete kommt. Ueber die Anzahl der zum "Skjuts" — d. i. zum Fortschaffen der Reisenden — gelieferten Pferde sind die Angaben nicht exact, doch lässt sich annehmen, dass sie 1856—1860 fast 5 Millionen, 1861—1865 etwas über 3 Millionen und 1866—1870 2 Mill. betragen hat. Die Abnahme hat ihren Grund in den vermehrten Eisenbahn-