

Notitser.

Den sibiriske Bane. — Waarenhaussteuer. — Svenske Fagforeninger. — Bøger af Böhm-Bawerk, Conrad, Pohle, Köedt.

Den sibiriske Bane og Verdenshandelen paa Østasien.

For nylig meldte Telegrafen; »Paa den sibiriske Bane kan for Tiden daglig kun køre 3 Persontog i hver Retning; dog er der Bestræbelser for at forøge Togantallet til 7 i 21 Timer«. Aarsagen til dette Forhold var at søge i den Omstændighed, at den russiske Regering havde lagt Beslag paa Banen for at fremskynde Troppetransporterne til Mandschuriet og Kina. Befordringen af ordinære Passagerer og Forsendelsen af Gods maatte derfor i betydelig Grad indskrænkes, i hvert Tilfælde for nogle Uger. Men at noget saadant kan ske, synes ikke at være et særlig godt Auspicium for Fremtiden. — Den Anskuelse har været stærkt oppe, at den endelige Fuldførelse af Banen vilde betyde et uhyre Fremskridt og næsten fremkalde en komplet Forandring i Handelsvejene til Østasien. Den nye sibiriske Jærnbane maatte blive en overordentlig farlig Konkurrent til den nuværende Søhandelsvej gennem Suezkanalen Syd om Asien og vilde komme til at beherske Størstedelen af Varetrafiken mellem Europa og Østasien, ja det er endog fra enkelte Sider antaget, at hele Trafiken vilde gaa over den nye Bane.

Notitser.

Den sibiriske Bane. — Waarenhaussteuer. — Svenske Fagforeninger. — Bøger af Böhm-Bawerk, Conrad, Pohle, Köedt.

Den sibiriske Bane og Verdenshandelen paa Østasien.

For nylig meldte Telegrafen; »Paa den sibiriske Bane kan for Tiden daglig kun køre 3 Persontog i hver Retning; dog er der Bestræbelser for at forøge Togantallet til 7 i 21 Timer«. Aarsagen til dette Forhold var at søge i den Omstændighed, at den russiske Regering havde lagt Beslag paa Banen for at fremskynde Troppetransporterne til Mandschuriet og Kina. Befordringen af ordinære Passagerer og Forsendelsen af Gods maatte derfor i betydelig Grad indskrænkes, i hvert Tilfælde for nogle Uger. Men at noget saadant kan ske, synes ikke at være et særlig godt Auspicium for Fremtiden. — Den Anskuelse har været stærkt oppe, at den endelige Fuldførelse af Banen vilde betyde et uhyre Fremskridt og næsten fremkalde en komplet Forandring i Handelsvejene til Østasien. Den nye sibiriske Jærnbane maatte blive en overordentlig farlig Konkurrent til den nuværende Søhandelsvej gennem Suezkanalen Syd om Asien og vilde komme til at beherske Størstedelen af Varetrafiken mellem Europa og Østasien, ja det er endog fra enkelte Sider antaget, at hele Trafiken vilde gaa over den nye Bane.

Imidlertid turde det være mere end tvivlsomt, om noget sligt virkelig sker. De egentlige Hovedpladser for Handelen paa Østasien ere de store Havne ved Nordsøen. Afstanden mellem Wladiwostock paa den ene Side og disse Hovedpladser paa den anden Side kan anslaaes til c. 11,000 km., naar Landvejen gennem Sibirien benyttes. Lad os antage, at Godsstøgene paa denne Strækning køre gennemsnitlig c. 10 km. i Timen eller 240 km. i Døgnet. Dette Tal er maaske grebet lidt for lavt, men ikke meget, naar man ser hen til de talrige Ophold og Omladninger, som ikke kunne undgaas, hvor Talen er om en saa lang Transport; at tilbagelægge de 11,000 km. vil altsaa tage 46 Dage; men dette er omtrent den samme Tid, som en af de store Lloydfragtdampere bruger for at sejle fra Hamburg eller Bremen til Shanghai. I Tid bliver der ikke sparet særlig meget, omend det maa indrømmes, at der kan vindes noget paa dette Punkt.

Og naar vi se hen til, hvorledes Transportpriserne ville stille sig, da viser det sig, at ogsaa i dette Forhold den Sætning slaar til, at Transporten ad Vandvejen som Regel er billigere end Befordringen pr. Skinne. Tager man som Basis for Beregningen en Taxt af 2 Pfenning pr. Tonkilometer for Befordringen pr. Bane — en Pris, som er lavt anslaaet — vil Omkostningerne ved at befordre 1 Ton hele Strækningen, 11,000 km., være 220 Mark. Derimod overstige Fragterne, som de store tyske Selskaber have fastsat for at transportere 1 Ton Gods ad Søvejen, paa Linjen Hamburg (eller Bremen) — Shanghai (eller Hongkong) ikke 23—33 Mark. For at befordre 1 Ton Gods fra Hamburg (eller Bremen) til de japanske Havne Yoko-

hama og Hiogo kræves en Betaling af omtrent 25—35 Mark; endelig kan det anføres, at der bliver erlagt 35—48 Mark for Transporten af 1 Ton Gods fra Hamburg (eller Bremen) til Nagasaki.

Det ses altsaa, at den nye sibiriske Bane ikke kan byde Godstrafiken i stor Stil nogen saadan Fordel, hvad Transportpriserne angaar, at der af den Grund skulde ske en Flytning af de Godsmængder, der møde frem til Transport. Man vil vistnok fremdeles i lige saa stor Udstrækning som nu benytte Søvejen.

Det maa tillige fremhæves, at der ogsaa er andre Momenter, som træde frem til Ugunst for den nye Bane. Det er allerede nævnt, at der maa finde talrige Omladninger Sted. Det arktiske Klima i de Egne, Banen gennemskærer, vil lægge talrige Hindringer i Vejen, og naar dette tages i Betragtning, vil den antagne Gennemsnitshastighed af c. 10 km. Timen vist ikke være anslaaet synderlig lavt. Om Vinteren vil Sneen spærre, om Sommeren vil Oversvømmelser kunne gøre Strækninger ufarbare for længere eller kortere Tid, tilmed da Broerne for det meste ere let byggede Træbroer; og dertil kommer, at Befolkningen i disse Egne er tynd; det kan have sine Vanskeligheder at samle et tilstrækkeligt stort Antal Arbejdere til at gøre Linjen passabel, saa at Togene kunne føres frem med saa ringe Forsinkelse som muligt.

Af disse Grunde er det ikke sandsynligt, at den sibiriske Bane vil blive en af den internationale Godstrafiks store Pulsaarer. Derimod vil den sikkert for selve Sibirien og for det russiske Riges Forsvar være af stor Vigtighed.