

Wiadomości handlowe.

Nowy regulamin ruchu i przewozu towarów, który z pierwszym styczniem 1893 wszedł w życie na liniach austriacko-węgierskich kolei, zawiera postanowienia, których skutki dla handlu drzewem mogą być bardzo fatalne. Odnosi się to przede wszystkim do §. 53. traktującego o odpowiedzialności za podania w liście towarowym (Frachtbrief), sprawdzaniach kolejowych i dodatko-

wych należytości przewozowych, którego dodatkowe postanowienie w ogólnej części I. alinea XIV. XV. i XVI. (str. 26, 27 i 28) wprost na szkodę handlu i przemysłu drzewnego wychodzi. Osnowa jest następująca :

XIV. Przy załadowaniu wagonu ponad uwidocznioną na nim wagę ładunku postępować się ma w następujący sposób :

b) Jeżeli na stacyi wysyłkowej albo przechodowej skonstatuje się przewyżka, wynosząca więcej jak 5% maksymalnego ciężaru ładunkowego, to ta więcej jak 5% wynosząca przewaga (którą i w takim razie, jako taką się uważa, jeżeliby powstała już po załadowaniu towaru przez wpływy atmosferyczne [np. deszcz]) zostanie z urzędu wyładowaną i postąpi się z nią według §. 70 regulaminu ruchu.

XV. 10. Jeżeli przewaga wagonu, przez nadawcę naładowanego, przewyższa jego przepisany ciężar ładunkowy o więcej jak 5%, to oblicza się od tej przewagi dziesięciokrotna dodatkowa należytość przewozowa za różnicę wagi.

XVI. Posyłkę obciąża się całą dodatkową należytością za przewóz która wynosi dziesięciokrotną należytość za przewóz towaru ze stacyi nadawczej do stacyi adresowej listu towarowego, za całą przewyżkę ciężaru ładunku ponad ciężar uwidoczniony, podług taryfy dla rodzaju ładunku przypadającej i bez względu na tę okoliczność, czy nadwyżkę tę skonstatowano w stacyi wysyłkowej, czy adresowej, czy też przechodowej.

Postanowienie to objaśnia następujący przykład :

Wagon deszczek załadowano w Stanisławowie do Wiednia albo Monachium z wagą 10.000 klg., posyłka ta jednak dochodzi na miejsce przeznaczenia z wagą 10.800 klg. z powodu długiej słoty, na jaką w drodze była wystawiona. Za tych 800 klg. przewagi, powstałej w drodze bez winy nadawcy, musi się dopłacić dodatkową należytość przewozową, wynoszącą dziesięć razy tyle, ile, podług taryfy za deski, potrzebaby zapłacić za przewóz całowagonowych 800 klg. z Stanisławowa do Wiednia, względnie Monachium. Taką karę musi się zapłacić za wszystkie towary, które w skutek wpływów atmosferycznych łatwo na wadze przybierają, jak np. oprócz drzewa, węgiel. Reklamacya przeciw tej karze nie jest dopuszczalną, zapobiegł jej ustęp XIII. tego samego paragrafu, który opiewa dosłownie :

„Przy załadowaniu wozów do dozwolonej granicy ładunkowej powinien nadawca uwzględnić, że niektóre towary przez

wpływy atmosferyczne podczas transportu na wadze przybierają, i dlatego, skoro następnie przewaga zostanie skonstatowaną, nie może się odwoływać na tę okoliczność, jako nie z jego winy pochodząca.“

Reforma rosyjskich taryf kolejowych. Rosyjski dziennik rozporządzeń dla zakładów transportowych ogłasza, że rosyjskie ministerstwo finansów przyjęło wniosek podlegającej mu komisji kolejowej na reformę nowych taryf kolejowych. Jestto tak daleko idący wniosek obniżen, że żadna z kolei kontynentu nie może się pochwalić taką organizacją, nawet w taryfach lokalnych. Postanowienia te obowiązują wszystkie koleje państwowe imperium rosyjskiego od 15. lipca 1893, zaś prywatne od 20. grudnia 1893.

Wszystkie towary zaliczono do 12 klas taryfowych i przyznano nadto znaczne rabaty. Za pud i wiostę przypada w I. klasie $\frac{1}{10}$, II. klasie $\frac{1}{12}$, III. klasie $\frac{1}{16}$, IV. klasie $\frac{1}{18}$, V. klasie $\frac{1}{24}$, VI. klasie $\frac{1}{30}$, VII. klasie $\frac{1}{36}$, VIII. klasie $\frac{1}{40}$, IX. klasie $\frac{1}{45}$, X. klasie $\frac{1}{65}$, XI. klasie $\frac{1}{75}$, XII. klasie $\frac{1}{100}$. Za drzewo przypada 0.075 kr. za zboże 0 08 kr. za 100 kilogramów i kilometr. Nadto przyznają rabat

przy więcej jak	200	wiost	10	procent
„	„	„	500	„ 15 „
„	„	„	1.000	„ 20 „
„	„	„	1.500	„ 25 „
„	„	„	2.000	„ 30 „

jednakże tylko w pierwszych 9ciu klasach, gdyż należytości w końcowych klasach i tak są już nadzwyczajnie niskie. Z powodu tych obniżen i reformy klasyfikacyi towarów będzie zniesionem wydanie osobnych, bezpośrednich taryf dla ruchu z Warszawą i ze stacyami południowo-zachodnich kolei rosyjskich.

Splaw drzewa na Wiśle na wiosnę 1893 jest przedmiotem ważnego dla handlu drzewem reskryptu sekretarza stanu dla Powisła, nadprezydenta Gosslera, do izby handlowej Torunia: Poddług opinii rzeczoznawców, osobliwie państwowej (niemieckiej) komisji cholerycznej, można z pewnością liczyć na to, że na przyszlą wiosnę wystąpi cholera ponownie w dorzeczu Wisły i przewyższy tegoroczną, tak co do obszaru, jakoteż swej gwałtowności. Okoliczność, że się tego roku powiodło ograniczyć zawleczenie cholery przez splawy wiślane do Prus zachodnich do nie-licznych wypadków, bez potrzeby zamykania granicy dla rosyj-

skich i galicyjskich flisaków, nie uprawnia niestety do nadziei, że to i w przyszłym roku się powiedzie. Zaraza zbliży się, jak przewidywać można, w czasie, bardziej jej rozwojowi sprzyjającym, do naszych granic, czas jej trwania będzie dłuższym, a liczba flisaków, których na naszej granicy oczekiwać można, będzie nie-
równie większą, aniżeli w czasie tegorocznego niebezpieczeństwa cholery. Wobec tej wielkiej liczby spławów i flisaków, jaką wykazuje statystyka ruchu spławowego z kilku ostatnich lat dla miesięcy letnich, staje się rzeczą wątpliwą, czy dozór i kontrola ruchu spławowego będzie w tym stopniu możliwą, jak w roku ubiegłym. Przy tem nie można dzisiaj przewidzieć, czy można się będzie wobec tych stosunków długo i skutecznie opierać naciskowi opinii publicznej, która już dzisiaj domaga się zamknięcia granic. Wobec tego, a osobliwie ze względu na interesy naszego handlu drzewem, byłoby już teraz wskazanem, zastanowić się nad pytaniem, czy i pod jakimi warunkami byłoby możliwem zamknąć granicę na wiosnę 1893 dla zagranicznych flisaków, tak, ażeby zarazem nie przeszkodzić doprowadzeniu spławów drzewnych do ich miejsc przeznaczenia w Prusiech. Byłoby to możliwem wtedy, gdyby na granicy zmieniać flisaków zagranicznych przez tutejszych, którzyby spławy, przy pomocy holowników parowych, na miejsce przeznaczenia dalej doprowadzili. Powstaje zatem przede wszystkim pytanie, czy możnaby przez wczesne i troskliwe zabiegi zabezpieczyć sobie potrzebną ilość krajowych flisaków. Do przeprowadzenia tego rodzaju zabiegów, byłoby jednak dalej potrzebnem, ażeby drzewo, zakupione przez tutejszych kupców na krajowy użytek, odłączono od drzewa handlowego, któreby w Toruniu dopiero dalej sprzedawano, i żeby takie drzewo, zamiast w Toruniu, sprzedawano już na granicy. Rozwiązywanie i ponowne przewiązywanie tratw w Toruniu byłoby zapewne niewykonalne.