

## Wiadomości z handlu i przemysłu drzewnego.

Z dniem 1. stycznia 1910 wchodzi w życie nowe taryfy przewozowe i nowy regulamin dla ruchu na kolejach państwowych. Dlatego uważaliśmy za wskazane dzisiejszy artykuł poświęcić w całości temu przedmiotowi tak ważnemu w życiu ekonomicznym, oraz przedmiotom pokrewnym.

Zanim jednak do szczegółów przejdziemy, musimy na samym początku nadmienić, że nowe normy i nowy system jest nader uproszczony i do zrozumienia łatwy. Jest to bardzo wielki postęp. Dotychczasowy bowiem system był tak skomplikowany i do zrozumienia trudny, że wymagał specjalistów w zawodzie taryfowym. Słusznie noszą więc obecne taryfy nazwę zreformowanych taryf.

Rozróżniamy dwie wielkie grupy taryf przewozowych, mianowicie: taryfy dla przewozu w granicach monarchii, czyli taryfy lokalne i taryfy dla wywozu za granicę monarchii, czyli taryfy eksportowe. W dzisiejszym artykule omówimy jednak tylko taryfy lokalne.

Polegają one na zasadzie, że im dalej jakiś artykuł ma być wysłany, tem tańszy winien być jego transport. W tym celu utworzono stopnie (Staffel) o coraz niższej stawce. Stopnie w odległościach mogą być rozmaite od 1 do 50 lub 75 km, lecz zawsze pierwszy stopień jest pod względem opłaty najdroższy, każdy następny tańszy. Tak n. p. dla artykułów drzewnych pierwszy stopień oznaczony jest dla odległości 1—50 km, a stawka jednostkowa wynosi 0·45 h za 1 km i 100 kg, drugi natomiast ma 51—100 km ze stawką 0·30 h, trzeci na 101—150 ma stawkę 0·25 h i t. d.; To znaczy, jeżeli jakiś artykuł wysłano na odległość n. p. 40 km, to opłata za niego wynosi po 0·45 h za każdy km i każde 100 kg. Jeżeli ten sam artykuł wysłany zostanie na odległość 140 km, wówczas wynosi opłata za pierwsze 50 km 0·45 h, za drugich 50 km 0·30 h, a za ostatnią odległość 40 km 0·25 h za 1 km i 100 kg. Z tego widoczne jest więc dążenie, ażeby transport na dalsze

przestrzenie uczynić jak najtańszy i odwrotnie transport na bliższe odległości jest stosunkowo najdroższy. Ze stopniami w ścisłej łączności stoi tak zwane przerachowanie, to znaczy, jeżeli przesyłka przechodzi z jednej kolei na drugą, będącą w rękach innego właściciela. I tak n. p. ponieważ jeszcze niedawno kolej północna była własnością prywatną, przeto przedmiot jakiś, nadany przypuśćmy we Lwowie do Wiednia, przewożono koleją państwową do Dziedzic, a stąd znowu koleją prywatną północną do Wiednia. Na obu przestrzeniach były stopnie, jednakże stopnie na kolejach państwowych najtańsze kończyły się w Dziedzicach, a natomiast zaczynał się na kolei północnej znowu stopień pierwszy najdroższy. Następowo więc tu przerachowywanie. Z chwilą jednakże, skoro kolej północna przeszła na własność państwa, stała się więc własnością tej samej osoby, chociaż nawet moralnej, co kolej ze Lwowa do Dziedzic, odpadła potrzeba przerachowywania w Dziedzicach, a równocześnie automatycznie weszły w życie jeszcze niższe stawki w stopniach, albowiem dany artykuł przebywa znacznie dłuższą odległość na tej samej kolei. Z tego powodu też każde upaństwowienie jakiegokolwiek kolei prywatnej przynosi znaczne korzyści krajom, na krańcach położonym, jak Galicya i z tego powodu po upaństwowieniu w tym roku kilku linii prywatnych w Czechach, mimo, iż taryfy przewozowe zostaną od 1. stycznia podwyższone, będziemy nasze materiały do Czech w okolice dawnych kolei prywatnych, a obecnie państwowych, znacznie taniej wysyłać, aniżeli dotychczas. Przyczyniło się do tego także i to ustępstwo, że kiedy przedtem taryfa stopniowa kończyła się przy 750 km, obecnie ma być zastosowaną nawet do największych odległości.

Przy każdej wysyłce potrzeba jednak nasamprzód wiedzieć dokładnie, jaką odległość dany artykuł ma przebyć. W tym celu służy wykaz kilometryczny (Kilometerzeiger) w którym znajdują się odległości wszystkich pojedynczych stacyi kolei państwowych między sobą. Ponieważ jednak ilość stacyi jest nader wielka, przeto rozdzielono wykaz kilometryczny na 3 grupy, a to: A) grupa środkowa, obejmująca przestrzenie na zachód od Dziedzic i Bielska i na

północ i wschód od Amstetten i Gaisbach-Wartberg, t. j. koleje państwowe, znajdujące się w Czechach, Morawach, Śląsku i częściowo Austrii niższej; *B*) grupa południowo-zachodnia, obejmująca przestrzenie na południe i zachód od Amstetten i Gaisbach-Wartberg, a więc koleje państwowe, znajdujące się w reszcie Austrii niższej, Austrii wyższej i wszystkich innych krajach monarchii austriackiej na południe od Wiednia i *C*) grupa północno-wschodnia, obejmująca przestrzenie kolei państwowych, znajdujące się na wschód od Dziedzic i Bielska, zatem Galicyę i Bukowinę. W każdej z tych grup są odległości między pojedynczymi stacjami dokładnie podane. Ponieważ jednak na wszystkich liniach państwowych jest jeden i ten sam system i przechodząc ze szlaków jednej grupy na szlaki drugiej grupy, przerachowanie nie ma zastosowania, przeto, celem obliczenia całej długości na przestrzeniach przynależnych do kilku grup, ustanowione zostały stacje przechodnie Dziedzice i Bielsko z jednej i Amstetten i Gaisbach-Wartberg z drugiej strony i w tem właśnie leży prostota nowego systemu, dla laika łatwo zrozumiałego. Jeżeli n. p. ktoś wysyła jeden wagon drewna z Kołomyi do Lincu, to wyszuka w wykazie *C* odległość z Kołomyi do Dziedzic jako stacji przechodniej, następnie w wykazie *A* odległość z Dziedzic do Amstetten, a ostatecznie w wykazie *B* odległość z Amstetten do Lincu.

Po zsumowaniu tych 3 cyfr otrzyma nadający ogólną odległość z Kołomyi do Lincu. Stacje przechodnie nie są więc ustanowione ze względu na zamiar przerachowywania, gdyż jest to obecnie na kolejach państwowych niemożliwe, lecz wyłącznie tylko ze względu na odległość, a rozkład na 3 grupy był konieczny, ze względu na geograficzne rozłożenie pojedynczych krajów monarchii austriackiej.

W ten sposób otrzymaliśmy odległość między stacją nadawczą a odbiorczą, a obecnie wiedzieć musimy, jaką kwotę za przesyłkę zapłacimy. Przechodzimy więc do stawek taryfy przewozowej.

Nowa taryfa przyniosła dość wydatne podwyższenie dotychczasowych stawek jednostkowych. By jednak zrozumieć całość, trzeba wiedzieć, jakie są podstawy systemowe taryf towarowych na kolejach państwowych. Mamy więc

taryfy: 1) dla posyłek pojedynczych pospiesznych i to: *a)* w zwyczajnych, *b)* zniżonych i *c)* szczególnie obniżonych stawkach; 2) artykuły o nazbyt wielkiej pojemności; 3) taryfy na pojedyncze artykuły (Stückgut) I. i II.; 4) taryfy dla całowozowych ładug *A)*, *B)* i *C)*; 5) taryfy specjalne 1., 2., 3. i taryfy wyjątkowe I.—X.

Wszystkie artykuły, które kolejami przesyłać można, zestawione są w spisie artykułów, w którym dla każdego podaną jest taryfa przewozowa. Drewno, o które nam w obecnym wypadku głównie się rozchodzi, znajduje się pod poz. H—16 spisu artykułów; w taryfie wyjątkowej III. pod poz. H—17; w taryfie specjalnej II. pod poz. H—18 i H—19, dla linii zachodnich w taryfie wyjątkowej I., dla linii wschodnich, a więc naszych, w taryfie wyjątkowej II.

Poz. H—16 obejmuje produkta drzewne, które nie są „przedmiotem regularnego użytkowania w środkowo-europejskiem gospodarstwie leśnem“, n. p. Eukalyptus, Hickory, Jakaranda, Pitschpine, Yellowpine, Teak etc., etc., a więc takie rodzaje drewna, których nasze gospodarstwo leśne nie wydaje.

Poz. H—17 zawiera produkta drzewne (z wyjątkiem poz. H—16), a to: *a)* pnie i żerdzinę, drewno celulozowe, także z grubsza ociosane, kłute lub darte, niemniej łupki i drewno krąglakowe, wszystko jednak nad 2·5 m długości; *b)* dęgi łącznie z podłogami, drewno na obręczę i wiklinę, *c)* drewno tarte, a to: 1) kantowe n. p. belki, łaty, listwy, 2) szerokie n. p. bale, deski, te ostatnie także heblowane i nutowane, 3) fryzy, *d)* drewno w chemiczny sposób preparowane, jak n. p. słupy telegraficzne etc., *e)* drewno dla rękodzieł i przemysłu, jak n. p. kolby do strzelb, drut drzewny, boki skrzynek etc., części składowe kół dla wozów, styliska, deszczułki dla wyrobu skrzynek i t. d. następnie materiał z grubsza przysposobiony na powyższe cele, jeżeli tylko nie mogą być uważane jako gotowa część składowa jakiegoś artykułu do codziennego użytku, n. p. drewno z grubsza przysposobione na styliska do łopat, na laski i rączki do parasoli i t. d.

Poz. H—18. Drewno (z wyjątkiem gatunków pod H—16) następujące: *a)* dłużyce i żerdzina, drewno celulo-

zowe, także z grubsza przysposobione, kłute lub darte, łupki i krągłaki, do 2·5 m. długości, *d)* drewno korzeniowe, *c)* drewno gałęziowe, gałązkowe, faszyny, *b)* progi kolejowe, surowe i impregnowane, *e)* oszwary i odpady tartaczne, t. j. najwyżej na 3 strony rznięte, także we wiązkach, *f)* sztabki i deszczułki (z wyjątkiem rezonansowych) z drewna szpilkowego i miękkiego liściastego do 1·25 m długości i 20<sup>m</sup>/<sub>m</sub> grubości, niehyblowane, *g)* drewno celulozowe, także kłute lub darte, nad 2·5 m do 7·00 m długości, jednak najwięcej 22 cm grubości bez kory w cieńszym końcu, do fabryk w granicach monarchii posyłanych, *h)* kostki brukowe także impregnowane.

Łupki, krągłaki, drewno pniakowe, gałęziowe, odpady tartaczne, opał we wiązkach, oszwary i stare z użycia wyjęte drewno wszelakiego rodzaju do 1·2 m. długości może być także jako opał deklarowane.

Poz. H—19: drewno kopalniane (dla górnictwa) nie więcej nad 24 cm grubości w cieńszym końcu, bez kory mierzone, jako też oszwary, do 7 m długości i cienkie deszczułki do 1·5 m długości.

Dla uzupełnienia nadmieniamy jeszcze, że dotychczasowe taryfy dla drewna na kolejach państwowych wschodnich, a więc naszych, były znacznie niższe od taryf na liniach zachodnich. Wskutek skarg podnoszonych przez kraje zachodnie, postanowił rząd taryfy te zrównać. Gdy jednakże temu zamiarowi sprzeciwiali się bardzo zastępcy krajów wschodnich, przeto postanowiono, że zrównanie to ma być przeprowadzone w przeciągu najbliższych sześciu lat w odstępach dwuletnich, w ten sposób, że obecne taryfy będą podnoszone co lat 2 o 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub>%, aż osiągną właściwą swą wysokość.

Zniżki taryfowe z powodu klęsk elementarnych nie są żadnymi granicami ujęte.

Przemysł austriacki, osiągnął nadto pewne specjalne korzyści, które mu chętnie pozostawiamy.

Nasamprzód osiągnął korzyść przemysł tartaczny dla dłużyć, przeznaczonych do przeróbki w tartakach, położonych w granicach własnej monarchii i dla fabryk błonnika, otrzymywanego czyto w drodze mechanicznej, czy

też chemicznej. Pewne zniżenia otrzymały także galicyjskie fabryki zapalek dla surowca osikowego, sprowadzanego z Rosyi, a nadto zgodzono się, że pod nazwą: „łupki i krągłaki do 1·2 m długości: Scheit-, Kloben- und Knüppelholz bis 1·2 m Länge“ może iść także drewno celulozowe.

Zaprowadziłoby nas za daleko, gdybyśmy chcieli przytaczać szczegółowo wszystkie taryfy, gdyż opublikowanie ich w „Sylwanie“ zajęłoby zbyt wiele miejsca, uczynimy to jednak bardzo chętnie, skoro ze strony czytelników wyrażone zostanie odnośne życzenie. Zwracamy jednak uwagę, że taryfy można łatwo zakupić, a w niniejszym artykule zamierzałem dać tylko wyjaśnienia ogólnej natury, wedle których możnaby się oryentować. Kończąc więc, nadmieniam jeszcze, że ruch poblizki podrożał dość znacznie i to stosunkowo więcej, aniżeli ruch na dalekie przestrzenie. Ponieważ jednak Galicya, a szczególnie jej część zachodnia, najwięcej drewna eksportująca, leży najdalej od rynków zbytu, więc też korzyść jej płynąca z procentowo niższych stawek, a jeszcze więcej wskutek zaniechania przerachowania będzie najznaczniejsza, czyli że umożliwi nam konkurencyę na jeszcze dalsze przestrzenie, niż dotychczas. Zarazem utrudniony zostanie import, gdyż dla drewna wprowadzanego z poza granic monarchii, a w naszym wypadku głównie rosyjskiego, nam największe szkody przynoszącego, zastosowane zostaną taryfy lokalne, od stacyi granicznej począwszy.

Zestawiając te wyniki spodziewać się należy, że cena drewna na pniu wskutek wprowadzenia nowych podwyższonych taryf nie tylko nie spadnie, lecz owszem nawet nieco się podwyższy.

O taryfach eksportowych i nowym regulaminie ruchu powiemy później. Szczególniej ważne są dla nas taryfy węgierskie, gdyż wobec długiej linii granicznej z tym krajem moglibyśmy nasze produkta wysyłać przez Węgry via Fiume, a ewentualnie nawet via Triest na Morze Śródziemne.

Lwów, w grudniu 1909 r.

C. Kochanowski.

---