

# KORESPONDENCYE.

## Uwagi o cenach wytycznych za drewna.

Do bardzo trafnych uwag, ogłoszonych w „Sylwaniu“ przez p. C. Kochanowskiego w sprawie cen wytycznych, ułożonych przez c. k. centralną komisję dla badania cen, dodaję od siebie kilka słów refleksyi, specjalnie co do zapodanych przez powyższą komisję ogólnych objaśnień, celem podstawowego systematycznego rozwinięcia cen za drewno użytkowe drzew szpilkowych.

Jako główną podstawę przyjęto za 1. m<sup>3</sup> każdego kawałka drewna szpilkowego bez względu na jakość i wymiary (Rohholz) loco wagon każdej stacyi kolejowej 44 kor.

Kwota ta składa się z następujących pozycji:

1. Erntekostenfreier Erlös (dochód wolny od kosztów zbioru a więc chyba wartość drewna w lesie na pniu) 10 kor.
2. Betriebskosten ohne Verzinsung des Kapitals (koszta obrotowe bez oprocentowania kapitału) . . 11 „
3. Erzeugungskosten (koszta wyróbki względnie produkcji) . . . . . 23 „

Nie wiem jakie motywy skłonić mogły autorów do tak pogmatwanego i niewyraźnego przedstawienia rzeczy. Dlaczego wartość drewna na pniu ma wynosić tylko 10 kor. podczas, gdy koszta wyróbki i administracyi wynoszą 34 kor. Nie przeczę, iż tego rodzaju stosunek istnieć może i istnieje w lasach od kolei bardzo odległych i o trudnych warunkach transportowych, ale stosunek ten, gdzieniegdzie wyjątkowy, nie może być, jako zasadnicza podstawa dla ogółu przyjętym. Racyo-

nalniejszym wydawałoby mi się chyba przetłumaczyć z niemieckiego Erntekostenfreier Erlös jako to, co w nauce leśnictwa nazywamy rentą gruntową, zaś Betriebskosten ohne Verzinsung des Kapitals jako ogólne koszta administracyi, podatki nawet gruntowe i t. p., wreszcie Erzeugungskosten, chyba nawet oprócz kosztów ścinania i transportu, koszta kultury z oprocentowaniem. Jeżeli odwrotnie wyjdziemy ze założenia, że wartość drewna z drzew szpilkowych w lesie na pniu wynosi wszędzie 10 kor. to tam, gdzie koszta wyróbki i transportu są stosunkowo bardzo niskie, gdyż las leży bardzo blisko stacyi kolejowej i sił roboczych jest podostatkiem, a więc, gdy wszystkie te koszty wynoszą n. p. tylko 5 kor. od 1 m<sup>3</sup>, musiałyby wartość drewna loco wagon stacyi kolejowej wynosić tylko 15 kor., co byłoby absurdem.

W zwykłych kalkulacyach wartość drewna na pniu właśnie w pierwszym rzędzie jest zawisłą od kosztów wyróbki i transportu i wynosić ma tyle, ile kosztuje drewno loco wagon na stacyi kolejowej, mniej koszta eksploatacyi. Otóż zamiast rozdzielić te pozycye na 1, 2 i 3, które od siebie są bardzo ściśle zawisłe i stoją w odwrotnym stosunku, należało przy ustanowieniu ceny loco wagon podnieść, iż ceny drewna w lesie na pniu są niższe o indywidualne miejscowe koszty eksploatacyi, a rzeczą miejscowej instancyi byłoby, koszta te w każdym wypadku ściśle oznaczyć.

Przeciętna cena drewna loco las na pniu wynosiła nawet przed wojną w niektórych okolicach więcej niż 10 kor. od 1 m<sup>3</sup>. W szacunkach dla lasów Radziechowskich przyjmowałem przeciętną cenę drewna użytkowego sosnowego 10 kor., zaś drewna opałowego 5 kor. Analogicznie do wywodów w wyjaśnieniach do cen wytycznych przy przyjęciu 70% jako drewno użytkowe a 30% jako drewno opałowe, wypadnie przeciętna cena z czasów przedwojennych przed 5-ciu laty:

$$16 \times 0.70 + 5 \times 0.30 = 12 \text{ K } 70 \text{ hal. od } 1 \text{ m}^3.$$

Jaka cena byłaby stosowaną przy obecnych warunkach ekonomicznych, może być kwestyą otwartą i w każdym wypadku nie ma dzisiaj przedmiotu, któryby można kupić za 10 kor., a który przed wojną kosztował 12 kor. 70 h.

Połoniczna pow. Kamionka str. 15. marca 1918.

*Erazm Chmielewski.*