

Wiadomości z handlu i przemysłu leśnego.

Od ostatniego mego sprawozdania o stosunkach handlowych leśnych, umieszczonego jeszcze przed kilku miesiącami w „Sylwaniu“ stosunki ogólne zmieniły się na lepsze dość wybitnie. Wskutek poprawy warunków przemysłu znalazł handel drewnem korzystne warunki rozwoju, a gdy nadto przyłączyły się do tego pewne stosunki mniej więcej lokalnej natury, jak n. p. mała ilość wody na Wiśle, uniemożliwiająca nadmierną konkurencyę drewna ro-

syjskiego na targach zagranicznych, zwiększony ruch budowlany tak w Niemczech jak i w Austrii, poprawa stosunków handlowych w Ameryce, — to zrozumiałem będzie, że warunki zbytu produktów leśnych, tak półfabrykatów jak i surowca, ogólnie się polepszyły, czyli ceny drewna tak tartaczego, jak i surowca poszły stanowczo w górę. Jako dowód niechaj posłuży szczegół, że kiedy jeszcze w jesieni 1910 1 m³ szalówek sosnowych kosztował we Lwowie 36:00 K. to dzisiaj płacą już 43:00 K.

Polepszenie ogólnej sytuacji handlowej objawia się również i w cyfrach wywozu z granic austriacko-węgierskiej monarchii, w okresie czasu sześciu miesięcy, od 1. stycznia 1911 począwszy.

W tym półrocznym okresie czasu wysłano ogółem za granicę:

218.410 wagonów drewna wartości 129,769.584 K., w tym samym zaś czasie roku 1910 wysłano tylko 205.923 wagonów wartości 124,470.206 K., pierwsze półrocze 1911 jest zatem od pierwszego półrocza 1910 korzystniejsze o 12.487 wagonów wartości handlowej 5,299.378 K.

W tym samym okresie czasu cyfry przewozu przedstawiają się w następujący sposób: w roku 1911 importowano: 29.815 wagonów wart. handlowej 14,185.766 K. natomiast w r. 1910: 30.514 wagonów wart. handlowej 13,962.973 K. w porównaniu zatem z rokiem 1910 mniej 699 wagonów, wartość jednak była wyższa o 222.793 K.

Bilans handlowy naszej monarchii jest zatem w powyższym okresie lepszy o kwotę 5,299.470 K. — 222.793 = 5,076.677 K. Jeżeli nadmiar ten będzie w ten sam sposób dalej wzrastał, to możemy się spodziewać, że rok 1911 będzie dla handlu drzewnego w granicach austro-węgierskiej monarchii o 11 milionów koron korzystniejszy, aniżeli rok 1910. Przypatrzmy się nieco poszczególnym cyfrom i wyciągnijmy z tego wnioski dotyczące kraju naszego, jak wiadomo bowiem nie mamy specjalnej statystyki krajowej.

W cyfrach przywozu spadł głównie dowóz drewna na papkę drzewną, obrobionego drewna użytkowego i podkładów kolejowych tak twardych jak i miękkich, a mianowicie pochodzenia rosyjskiego. W tym kierunku jesteśmy zatem jak najwięcej interesowani i musimy zaznaczyć, że zmniejszenie się przywozu progów odpowiada tylokrotnie

wyrażonym życzeniom producentów i uchwale państwowej rady kolejowej, przyjętej przez koleje państwowe, by austriackie koleje, szczególnie państwowe, pokrywały swe zapotrzebowanie materiałów drzewnych w austriackich kołach producentów surowca. Natomiast podnieść musimy zwiększenie się importu drewna zagranicznego, szczególnie Pitsch-Pine, (z 3.2 mil. na 4.0 mil. koron) co wyjaśnia nam, że mimo zmniejszenia cyfry ilości wagonów, wartość handlowa dowiezonego materiału była większe.

W cyfrach wywozu znajdujemy zwiększenie w następujących materiałach: drewna na papkę drzewną i celulozę o około 6.000 wagonów, miękiego drewna użytkowego w stanie krągłym o 5.000 wagonów, podkładów kolejowych twardych o 1.500 wagonów, miękich o 330 wagonów; dębiny obrobionej o 600 wagonów; materiału tartego miękiego o około 2300 wagonów; drewna kopalnianego o 200 wagonów.

Natomiast spadły cyfry wywozu drewna dębowego i bukowego w stanie krągłym, dość znacznie gdyż o 900 wagonów ociosanego drewna miękiego i bardzo znacznie gdyż około o 1.500 wagonów materiału dębowego tartego. Galicya w podanych cyfrach uczestniczy chyba w zmniejszeniu się cyfry wywozu drewna ociosanego miękiego.

I w tych zatem cyfrach odbija się dokładnie polepszenie stosunków handlowych, o których powyżej mówiliśmy.

Istotnie niektóre sprzedaże drewna jodłowego i świerkowego na pniu, przeprowadzone w ostatnich czasach, dały wynik o 10 do 15% korzystniejszy, aniżeli dotychczas. To samo powiedzieć można o drewnie kopalnianem i o drewnie do wyrobu papieru przeznaczonem.

W ten sposób otwierają się dla właścicieli lasów lepsze widoki na przyszłość, radzimy przeciw struny zbytnio nie naciągać.

W ostatnich dniach jednak nastąpiła pewna ospałość, którą wytłumaczyć należy znanym z dzienników zatargiem marokańskim. Szczególniej Niemcy żyją pod wrażeniem możliwości wojny, a wskutek tego przemysł staje się ostrożniejszy, czekając należytego wyświeślenia się horyzontu politycznego. Objaw ten da się jeszcze wytłumaczyć wielkim odpływem kapitału francuskiego z giełd niemieckich, które jak wiadomo żyją kredytem, a głównie kapitałami francuskimi.

Ponieważ spodziewać się można, że rumor wojenny uciszy się, a gdy ponadto mimo wszystkie odmienne twierdzenia wynik ogólny żniw jest korzystny, nadto ruch budowlany się wzmacnia i wskutek uchwał Rady Państwa w kierunku stworzenia funduszu budowlanego państwowego i nadal wzmacniać się będzie, przeto uzasadnione jest nasze powyższe twierdzenie, że właścicielom lasów otwierają się pomyślniejsze widoki. O ile kryzys obecna niemiecka zaważy na przemyśle niemieckim i jakie będą jej skutki, nie da się na razie przewidzieć.

Na targu progami kolejowymi nastąpiła również dość znaczna podwyżka cen. Dowodem tego licytacja w Berlinie, przeprowadzona w sierpniu 1911 na dostawę około 1 miliona podkładów kolejowych, która wydała wynik przekraczający ceny tamtoroczne o 15—20% na korzyść producentów. Zniknęła też nadprodukcja, tak iż podaż obecnie nie przekracza wcale popytu. Objaw ten jest również zgodny z ogólną sytuacją na targu. Popyt za drewnem budowlanym jest tak silny, a ceny tak dobre, że producent nie widzi najmniejszego interesu sprzedawania cieńszych sortymentów budulcu po takich cenach, by się wyróbka progów kolejowych opłacić mogła.

Widoki na niedaleką przyszłość są w tym kierunku również korzystne, szczególnie zaś dla zbytu progów z drewna sosnowego wyrabianych.

Nadto spodziewać się należy, że ze strony Rosji w najbliższych czasach nie będzie zbytnej konkurencji, gdyż rozpoczną tam niebawem budowę kilku kolei. Wskutek tego zapotrzebowanie progów kolejowych sosnowych, dębowych, a nawet i bukowych będzie w kraju większe, a tem samem konkurencja poza granicami Rosji mniejsza. I u nas w Austrii zapowiadają budowę znaczniejszej ilości kolei; lokalnych, o których w jednym z poprzednich artykułów już pisałem. Wskutek stosunków politycznych odnośnie przedłożenie przez ministra Głębińskiego wypracowane, nie przyszło dotychczas na stół Rady Państwa.

W ostatnich czasach czytaliśmy jednak, że Rząd zamierza poprzednie przedłożenie zmodyfikować, odkładając na później budowę linii na razie mniej koniecznych, a wstawiając natomiast pewne nowe linie, żądane przez

inne kraje. Oby tylko nasz kraj nie znalazł się w zupełności między tymi, dla których budowy kolei lokalnych na razie są mniej konieczne.

Licytacje, przeprowadzone w dniach ostatnich przez krajowe dyrekcje kolei państwowych, wydały również wynik korzystniejszy, podwyżka cen progów kolejowych miękkich wynosi 10⁰/₀, natomiast przy progach dębowych 25⁰/₀, wskutek czego cena obecna tych ostatnich przyszła na to samo stadyum, w jakim była w r. 1908.

Przy tej sposobności zawiadamiamy naszych Czytelników, że w zapatrywaniach co do zastosowania drewna bukowego na podkłady zaczyna się objawiać zmiana na lepsze.

Koleje państwowe t. j. Dyrekcya w Stanisławowie rozpisały ofertę na dostawę podkładów (progów) bukowych wzoru 2—2.5 potrzebnych dla szlaków w roku 1912, na dzień 10. września 1912. Sądzę, że w interesie właścicieli lasów bukowych leży dowiedzieć się bliższych warunków, jakim podkłady te odpowiadać powinny. Podajemy je więc w tej formie, w jakiej ogłoszone zostały.

Podkłady bukowe mają być o ile możności zaokrąglone, ale mogą też być ścięte do kantu. Drewno użyte do wyrobu bukowych podkładów należy zaraz po ścięciu rozebrać (sic.) z kory i o ile możności jak najprędzej, a w każdym razie przed nastaniem pory gorącej przerobić na podkłady, te zaś złożone być mają natychmiast po wykonaniu na specjalnych rusztach w taki sposób, by każdy podkład z osobna ze wszystkich stron uzyskał dostęp powietrza, warunek zaś ten obowiązuje zarówno w czasie składania materiału w lesie, jakoteż w czasie właściwego składania podkładów na placach odbiorczych. Dostawca winien podać w ofercie dla dostawy podkładów bukowych zarówno miejsce ścinania, jakoteż i czas tegoż. Zarząd kolei państwowych uprawnionym jest do wykluczenia z odbioru zarówno niewłaściwie wykonanego, jakoteż i niewłaściwie złożonego towaru. Pod żadnym warunkiem nie przyjmuje się podkładów splamionych, ani też posiadających zamalowane skazy i sęki. Szczególnie kładzie się nacisk na to, że dla celów c. k. austriackich kolei państwowych wyłącznie oferowane i dostarczone być mogą podkłady wyraźnej wewnątrz państwowej proweniencji. Progi bukowe mają być

dostarczone w całości do końca maja 1912. Ceny podać należy franko wagon jednej lub kilku stacyi dowozowych c. k. kolei państwowych w Galicyi, zaś place składowe, potrzebne do złożenia na tych stacyach dostawionych podkładów, dostarczane będą do rozporządzenia dostawcy tylko w miarę możliwości. Definitywny odbiór nastąpi w Chryplinie, dopuszczony jednak będzie odbiór prowizoryczny w stacyach w ofercie wymienionych, wszakże dostawca obowiązany będzie podkłady te na własną odpowiedzialność w terminie, bez uiszczenia opłaty za przewóz do Chryplina odesłać. Oferenci zobowiązują się pokryć koszta komisyjne wynikające z każdorazowego odbioru ich progów.

Wymogi stawiane przez kolej są zatem w krótkości streszczone następujące:

Drewno bukowe do wyrobu progów przeznaczone musi być w zimie ścięte, natychmiast okorowane i do przeróbki wzięte i do końca maja 1912 oddane w Chryplinie. Wprawdzie odbiory odbywać się będą także na innych stacyach, lecz oddawca ponosi ryzyko transportu, podczas którego jak wiadomo towar ginie. Nadto musi odbiorca pokrywać z własnych funduszy koszta komisyjne.

O ile więc stworzono możliwość zbytu drewna bukowego na progi kolejowe, o tyle znowu zaklazurowano go warunkami dla dostawcy dość uciążliwymi. Boć nie możemy przyznać słuszności żądaniu gwarancyi dostawcy w czasie transportu ze stacyi nadawczej do Chryplina, przy czem nie oznaczono także, czy oddanie ma nastąpić na stacyi w Chryplinie, czy też przy istniejącym tamże zakładzie impregnowania, a nadto niesłuszną jest rzeczą nakładać koszta komisyjne odbiorcy. Progi przeznaczone są dla kolei, kolej je odbiera, a więc koszta wysłania własnych urzędników do odbioru powinna też kolej sama ponosić.

Zresztą zaś z całej treści podanych warunków wieje duch raczej biurokratyczny aniżeli kupiecki. Odbiór powinien częściej się odbywać, gdyż i progi nie mogą być wszystkie naraz wyrobione, a leżąc po wyrobieniu dłuższy czas na składach pod wpływem działania słońca pękają i wskutek tego stają się do użytku nieprzydatne. Niewiadomo też jakie stanowisko zajmują koleje państwowe co do twardzieli. Żądaniem dostawców winno być zatem, ażeby odbiór przez kolej uskuteczniiony był definitywnie na stacyi nadawczej, bez

opłacania kosztów komisyjnych i przeprowadzany był częściej w miarę dostawy z lasu do składów przy stacyach, tak, by progi najpóźniej do 4 tygodni po wyróbce mogły być kolei oddane. Ankieta jaka w tej sprawie miała być ze strony państwowej Rady kolejowej w Ministerstwie kolejowem zwołana, o czem swego czasu doniosłem, nie przyszła dotychczas do skutku z powodu śmierci głównego referenta p. Baudischa. Jest jednak nadzieja, że ostatecznie zwołaną zostanie na miesiąc październik 1911, a podpisany jako jeden z jej członków, będzie się starał buczynie dać większe zastosowanie w kolejnictwie państwowem, aniżeli dotychczas to było.

Przy tej sposobności donosimy, że w pismach niemieckich znaleźliśmy następujące ogłoszenie, dane przez firmę L. Schicke w Pradze Mariengasse 18, w sprawie grzybów drzewnych na bukach, jako produktu ubocznego lasów. Firma ta pisze: „Zapewne zainteresuje wielu czytelników, że w wielu lasach niszczeję produkty, za które można ładny pieniądz dostać, a są nimi grzyby na bukach. Jak wiadomo, wytwarzają stare buki dwa razy do roku grzyba. Jeżeli on pozostanie na drzewie, to następca jego w największej ilości wypadków rośnie na pierwszym, a gdy to się dalej powtarza, staje się twardy i nie do zużycia. Jeżeli się go jednak będzie regularnie co pół roku odcinać, to jest on wtedy elastyczny, miękki, po oczyszczeniu z brudu i cząstek drzewa, do chemicznego przemysłu przydatny. Za 100 kg. takiego grzyba płaci się 70 do 90 K. a co roku można kilkaset kilogramów grzyba zebrać i w ten sposób przysporzyć z lasu dość ładny, a dotychczas niepobierany dochód. W przecięciu przyjąć można że 10 pni bukowych wyda grzybów wartości przynajmniej jednej korony. By jednak dochód był pewny, a materiał odpowiedni, muszą być przed rozpoczęciem zbiórki usunięte z drzew wszystkie grzyby“.

Nie wiemy dla jakiego chemicznego przemysłu grzyby bukowe są używane, jednakże nie zapomnimy tej sprawy i skoro dokładniejsze wiadomości zbierzemy, podamy je do użytku naszych czytelników.

Za utrzymaniem buka zresztą w lasach w pewnej przymieszce i na glebach dla tego drzewa odpowiednich podnoszą się coraz częściej głosy, czemu i my daliśmy już nie-

jednokrotnie swój wyraz. Głosy te podnoszą się tak w sąsiednich Niemczech, jak i u nas w Austrii, a jako powód oprócz względów czysto gospodarczych, podnoszą i ten szczegół, że rozszerza się z każdym rokiem zakres zastosowania buczyny w przemyśle drzewnym, a wskutek tego ceny idą w górę. Jeżeli więc nawet w lasach małych, pokrywających zazwyczaj tylko własne zapotrzebowanie w drewnie użytkowym, przemiana drzewostanów bukowych na iglaste nie miałyby zupełnego uzasadnienia, to utrzymanie buczyny w lasach rozleglejszych jest tak ze względów gospodarczych jak i kupieckich wskazane i nie przekroczy granic dozwolonych kalkulacją finansową, jeżeli ustanowimy stosunek przymieszki buczyny w ilości 25—30%.

Na targu drewnem dębowym jest zapotrzebowanie większe aniżeli podaź. W szczególności poszukiwany jest towar pierwszorzędnej jakości, którego obecnie jest w handlu nader mało, a popyt wzrasta, mianowicie materiał o delikatnej strukturze i jasnożółtym kolorze. Stolarstwo meblowe ma obecnie większe pole zbytu, a przy posadzkach z powodu braku dębiny poczyną w zastosowanie wchodzić co raz obficie buczyna. Natomiast materiał jakościowo gorszy, twardy, nie znajduje tak wielkiego popytu.

Obecny rząd rumuński, jako przedstawiciel prądu konserwatywnego, ponawia znowu projekt ustawy swego czasu przez rząd wniesiony, a następnie wskutek rozmaitych przedstawień cofnięty, by na drewno dębowe z kraju wywożone nałożyć cło wywozowe w wysokości 8 franków od 100 kg. wagi, czyli 800 franków za 1 wagon normalny, lub też około 65 franków od jednego metra kubicznego. Tylko zakłady przemysłowe, które zawarły umowy przed 1. marca 1911 i szczegół ten udowodnią, będą aż do upływu kontraktu umowy od płacenia cła wywozowego wolne.

Powodem tego projektu jest szczegół, że lasy rumuńskie dębowe, które zresztą i tak w niewielkich rozmiarach były zastąpione, gwałtownie znikają, nie wystarczają na pokrycie wzmagającego się zapotrzebowania samej Rumunii.

Sport narciarski wywołał w gospodarstwie leśnym ten skutek, iż poczynają nawoływać do hodowania w lasach jesionu w większych ilościach. Okazało się bowiem wskutek wzmożonego zapotrzebowania fabrykacyi nart, że

niema odpowiedniego jesionu w dostatecznej ilości. Zastosowanie drzew leśnych do wskazanego celu zależne jest od wielu przymiotów technicznej natury, którym najlepiej odpowiada jesion. W szczególności wymaga się elastyczności, równego przebiegu włókien drzewnych etc. Z tego powodu drewno wyrosłe w silnym zwarciu i na zaciemionych uboczach jest dla wyrobu nart odpowiedniejsze, aniżeli urosłe obrzędnie lub nawet wolno i na stronie słonecznej. W dalszej konsekwencji tych wymogów wynika, że na wskazany cel drewno górskie jest odpowiedniejsze aniżeli urosłe na podgórzu. Gdy więc zapotrzebowanie jesionu w przemyśle z każdym rokiem wzrasta, a ceny sprzedaży 25, 30 K. a nawet wyżej za 1 m³ na pniu nie są rzadkością, przeto nie mamy powodu aby zaniedbywać ten gatunek tem bardziej, że w naszym klimacie można go hodować aż do wysokości 1000 m n. p. m. Gdy nadto jesion na ziemiach odpowiednich nader szybko rośnie i już w młodszym wieku z drzewa trzebieżowego można ze względu na zapotrzebowanie i możliwość zastosowania w rozmaitych gałęziach przemysłu otrzymać wcale pokaźne dochody, przeto zwracamy uwagę naszych właścicieli i zarządców lasów na ten rodzaj drzewa, by hodowlę jego we własnych lasach rozszerzyli. O tem co dzisiaj nastąpiło, t. j. o braku materiału jesionowego dawno już przepowiadano, a nie ulega wątpliwości, że zastosowanie jesionu i nadal będzie się zwiększać zatem jego wartość użytkowa wzrastać.

W ostatnich czasach wyjaśniono powód tworzenia się pasów czerwonych w drewnie jodłowym i świerkowym. Powodem jest wpływ dostających się do wnętrza drewna zarazków gnilnych z rodzaju *Polyporus*, *Loncites* etc.

Jeżeli przypatrzemy się sposobowi wykonywania wyrobki z drewna w naszych lasach w lecie, to widzimy, że wyrobione drewno schnąc, leży aż do nadejścia zimy w lesie, lub też na składach pośrednich. Wskutek wysychania i działania słońca tworzą się w drewnie podłużne szczeliny, w które bądź to wpadają zarodki powyższych grzybków, wiatrami przenoszone, lub też ściekają w te miejsca wraz z wodą deszczową i chociaż szczeliny znowu potem się zamykają, to jednak pozostają w nich zarodki, do dalszego kiełkowania zupełnie przydatne. Materiał wyrobiony w lesie podczas lata, bywa w ciągu zimy do miejsc przema-

czenia zwożony i tu składają go po największej części w wielkie mygły, nie mające najmniejszego przeziwu. Wilgoć znajdująca się w drewnie nie może więc ustąpić, lecz owszem powyżej opisany sposób przechowywania powiększa nawet jej ilość, a z tem w parze idzie, że zarazki gnilne w szczelinach się znajdujące, przy nastaniu ciepłej pory roku zaczynają kiełkować i wytwarzają w drewnie wzdłuż każdej szczeliny, w którą się wdarły, czerwone pasy. Z tego wynika, że chcąc uniknąć tych przywar technicznych w drewnie, należy materiał z lasu w miejscach przeznaczenia układać w ten sposób, by każdy kawałek był wystawiony na działalność przeciągów powietrza, albowiem w braku odpowiedniej ilości wilgoci zarazki kiełkować nie mogą. Tak samo szkodliwy jest dla ich rozwoju nadmiar wilgoci n. p. jeżeli drewno leży w wodzie. Gdy jednak ono z wody po spławie wyciągnięte i natychmiast przewiewnie ułożone zostanie, w takim razie zarodki albo wcale się nie rozwijają lub też tylko w nieznacznym stopniu. Z tego znowu wynika, że mygły drewna użytkowego spławianego, powinny być na podkładach tak ułożone, aby każda warstwa z osobna leżała przewiewnie, w kierunku przeważnie panujących wiatrów. Również dążyć należy do jak najrychlejszego ukończenia spławu, albowiem drewno dłuższy czas w łozysku rzeki leżące, narażone jest na zmiany w stanie wilgotności, a tem samem daje sposobność zarodkom gnilczym do rozwoju.

Drewno pochodzące z wyróbki zimowej znajduje się w tym względzie w znacznie korzystniejszym położeniu. Nasamprzód bowiem w zimie jest infekcja wykluczona, a gdy nadto drewno nigdy niebywa tak czysto korowane jak podczas letniej wyróbki, więc też jest tu znacznie mniej miejsc otwartych, dających zarodkom sposobność do wtargnięcia.

W zwyczajnych warunkach rozwój pasów czerwonych jest następujący. W lecie wdzierają się zarodki do wnętrza drzewa i tu pozostają nierozwijając się aż do nastania ciepłej pory t. j. mniej więcej do maja roku następnego. W tym czasie rozpoczynają się one rozwijać, a postęp rozwoju jest zależny od przebiegu temperatury i jest tym rychlejszy im korzystniejsze są warunki rozwoju. W jesieni jest więc z reguły wszystko drzewo zarażone i okazuje

w potarciu znane pasy czerwone, obniżające zupełnie jego wartość sprzedażną.

W opisie tym znajdują się więc zarazem środki zapobiegawcze, zmierzające do jak największego obniżenia szkód z powodu tej infekcyi powstających. Najgłówniejszym środkiem jest bez wątpienia przewiewne układanie wyrobionego drzewa, nawet na składach pośrednich w lesie, w tym wypadku przez podsuwanie podkładów, układanie na składach głównych w niezbyt wielkich mygłach, na podkładach na ziemi i między pojedynczymi warstwami, a w końcu jak najrychlejsza przeróbka na tartaku, tak, by drewno pochodzące z zimowego i letniego cięcia danego roku o ile możliwości do maja następnego roku w zupełności zostało potarte. Gdy to jednakże nie zawsze jest wykonalne, więc pozostaje jako główny środek układanie drewna w małe a bardzo przewiewne mygły.

W drewnie opałowem mamy do zanotowania tendencję zwykłą przy drewnie twardem, wynoszącą około 8% ponad ceny zeszłoroczne. Ponieważ cena węgla, wskutek podwyższenia się kosztów robocizny poszła o $\pm 10\%$ do góry, więc spodziewać się należy, że odpowiednio do tego i w takiej samej wysokości podrożeje drewno opałowe twarde. Konsumcya drewna opałowego miękiego nie podwyższa się, jak wiadomo, publiczność nasza nie chętnie kupuje ten rodzaj drewna. Gdy jednak cena za drewno twarde opałowe pójdzie w górę, więc spodziewać się należy, że i dla drewna opałowego miękiego rozszerzy się zakres zbytu.

We Lwowie sprzedają obecnie drobni handlarze 50 kg. drewna bukowego porąbanego po 1.60 K., czyli że 1 czterometrowy stos wypada na 64.00 K. Jeżeli z tej kwoty strącimy koszta porąbania i 10% zysku od włożonego kapitału, który w przeciągu najwyżej jednego miesiąca się amortyzuje — czyli że roczny procent wynosi 120% — pozostaje na drewno samo okrągło 50.00 K. Ponieważ na składzie rządowym we Lwowie 1 stos kosztuje 36.00 K., z dostawą do domu, przeto drobni kupcy mają ponadto jeszcze 14.00 K. dochodu na każdym stosie. Zysk to stosunkowo nader wielki, a mimo to ludność kupuje. Objaw ten wyływa stąd, że człowiek biedny we Lwowie niema pomieszkania z piwnicą, w której mógłby pomieścić większą ilość dre-

wna opałowego i musi swe zapotrzebowanie pokrywać codziennie na kilogramy. Z tego wynika, że gdyby składy drewna sprzedawały nawet tylko 1 mp, to mimo to właściwie biedna klasa z tego nic nie skorzysta.

Pod Lwowem cena 1 czterometrowego stosu drewna bukowego łupanego wynosi 36·00 K. w lesie, jako materiał gotowy, t. j. bez dostawy do domu. Licząc na ten wydatek około 4 K., wypada 1 stos na 40·00 K.

Ze spraw dotyczących kolejnictwa mamy do zanotowania następujące szczegóły:

Ministerstwo kolejowe zarządziło, by Dyrekcyje kolejowe starały się, ażeby kontrolorzy taryfowi i przewozowi w swoich objazdach służbowych jak najwięcej wchodzili w styczność z publicznością. Zarządzenie to jest nader racjonalne, gdyż tylko wchodząc w bezpośrednią styczność, mogą ci funkcyonaryusze poinformować się należycie o stosunkach komercyalnych i poznać życzenia publiczności co do taryf i przewozu towarów i na podstawie zebranych doświadczeń, życzeń i skarg czynić odpowiednie wnioski, zmierzające do polepszenia stosunków istniejących. Tak samo mają ci kontrolorzy baczyć na to, by personal stacyjny odpowiadał wymogom kupieckim.

Dalej zarządziło Ministerstwo kolejowe, czyniąc załość życzeniom publiczności, by ruch na kolejach państwowych, dotąd nader ociążały i biurokratycznie prowadzony zmodernizować. Dalej zarządziło, z ważnością od 1. września 1911, że w przyszłości rozstrzygać samo będzie w tych sprawach natury kupieckiej, które należą do najwyższej kontroli i kierownictwa, albo które są zasadniczego lub szczególnie finansowego znaczenia. Załatwianie wszystkich innych spraw natury handlowej oddało natomiast biuru taryfowemu w tem Ministerstwie, którego zakres działania w ten sposób został znacznie rozszerzony, w niektórych zaś sprawach jest ono nawet zupełnie samoistne. Do tych należą: wypracowanie taryf lokalnych, przyznawanie zniżek przewoźnego w rozszerzonych granicach, ustanowienie należytości na torach dojazdowych, opracowywanie spraw taryfowych ruchu zewnętrznego i wewnętrznego związkowego, załatwianie rekursów do Ministerstwa kolejowego przeciw orzeczeniom dyrekcyjnym w sprawach roszczeń stron o zguby, stratę lub uszkodzenie towarów, załatwianie spraw na turach

pomocniczych i t. d. Spraw dalszych nie przytaczamy, gdyż nie stoją w bezpośredniej łączności z gospodarstwem leśnym.

Ze spraw kolejowych taryfowych mamy do zapisania przyznanie zniżek przewoźnego w poniżej podanych rozmiarach i tak:

a) koleje państwowe imieniem nowych bukowińskich kolei lokalnych dla drewna cienkiego z pozycji H—17a (od 6—18 m długie i do 30 cm grubości w grubszym końcu) i dla drewna z pozycji H—17 na przestrzeni z Wyżnicy do Zaleszczyk — przystań na czas od 1. sierpnia 1911 aż do odwołania, zatem dla materiałów drzewnych nadchodzących spławem z Czeremoszów do przystani we Wyżnicy, taryfa w pierwszym wypadku zniżona została z 112 h na 37 h, w drugim zaś ze 108 h na 61 h za 100 kg.

b) koleje państwowe wpisują stację Chodorów i Wygnankę z ważnością od 15. sierpnia 1911 aż do odwołania a najdalej do końca grudnia 1911, do taryf stacyjnych taryfy wyjątkowej 9 g dla drewna kopalnianego, przyznając im zniżkę do następujących stacji odbiorczych: Brzeszcze, Chrzanów, Dziedzice, Kizeszowice koło Krakowa, Szczakowa, Trzebinia, Wieliczka, Hruszów, Karwin, Mor. Ostrawa, Oderfurt i Bogumin;

c) austr. koleje państwowe dla drewna łupanego, krąglakowego, pniakowego, gałęziowego, do 1·2 m długości z poz. H 18 klasyfikacji towarów, ze Stacyj Żywiec i Jeleśnia do stacji Węgierska Górka około 10% aż do odwołania, najpóźniej jednak do końca grudnia 1911.

Lwów dnia 20. września 1911.