

Wiadomości z handlu i przemysłu drzewnego.

Zanim do właściwego przedmiotu przystąpimy, będzie rzeczą wskazaną, rzucić krótki pogląd na rok 1910, jego charakter pod względem rozwoju gospodarstwa ogólnego. W tym kierunku możemy rok ubiegły scharakteryzować

jako okres bardzo powolnej poprawy stosunków ekonomicznych, powstrzymywanej od czasu do czasu objawami wprawdzie natury ogólnej, lecz posiadającymi tylko chwilowo większy wpływ i znaczenie.

Do takich należały: chwilowe przesilenie giełdowe w Ameryce, strajki robotników budowlanych i lokauty w Niemczech, obawa przed rozwojem cholery i t.d. Posiadając jednak wpływ tylko chwilowy, nie odbiły się szkodliwie na rozwoju stosunków ekonomicznych. Główną zasługą tej samoobrony było wzrastające u nas własne zapotrzebowanie, do czego przyczynił się dobry wynik tegorocznych żniw. Nie ulega bowiem wątpliwości, że rok korzystny dla gospodarstwa rolnego, przynosi też wielką korzyść i dla handlu drewnem.

Na tej podstawie możemy powiedzieć, że mimo niektórych przykrości, rok ubiegły był dla rozwoju ogólnego stosunkowo dość korzystny, a w każdym razie nieporównanie lepszy, aniżeli poprzedni. Podwyższone taryfy kolejowe również nie dały się zbyt odczuć, z czego wynika, że przy dobrej konjunkturze mogą handel i przemysł niejedną przykrość wytrzymać.

W przemyśle jednak zauważono dążenie do koncentracji, przez tworzenie kartelów. Powstał mianowicie kartel producentów materiałów miękkich tartych, którzy eksportują swój materiał via morze Czarne. Nosi on nazwę „Accorda A. G.” z siedzibą w Peszcie i z biurem komisijnem we Lwowie i posiada kapitału zakładowego na razie 100.000 K w akcyach po 200 K. Pierwszą jego czynnością było podniesienie cen sprzedaży o 3 K na 1 m³. O ile więc ostrze tego rodzaju kartelów nie będzie przeciw właścicielom lasów zwrócone, o tyle niema powodu występować przeciw tego rodzaju zjednoczeniom.

Dla większych banków był rok 1910. w ostatnich 10. latach najlepszy; szczególnie wydatne było drugie półrocze. Z tego powodu dywidenda za rok 1910. będzie prawie wszędzie większa, aniżeli w r. 1909. Również powstała w granicach monarchii w tym roku znacznie większa ilość nowych przemysłowych zakładów, lub powiększono wysokość kapitałów zakładowych, szczególnie w przemyśle cukrowniczym.

Wobec tych objawów musimy się zapytać, czego możemy się w przyszłości, a nasamprzód w r. 1911 spodziewać. Odpowiedź jest trudna, bo w dzisiejszych czasach wszystkie zjawiska ekonomiczne zależą mniej lub więcej od chwilowych wypadków. Mimo to jednak prognoza dla nadchodzącego sezonu jest rzeczą niezwykle ważną, gdyż na tej tylko podstawie każdy producent układa swe gospodarcze dyspozycje na przyszłość. Na podstawie dotychczasowego rozwoju możemy zatem z całą stanowczością stwierdzić, że idziemy ku lepszemu, a depresja gospodarcza, jaka w centrach przemysłowych się wytworzyła, szczęśliwie już przeminęła. Objawia się to u nas silniejszym popytem za drewnem użytkowym, a nadto zwyżką cen. W niektórych wypadkach dosięgły one tej wysokości, jaką miały w czasach najlepszej konjunktury w r. 1907. Z tego nie wynika jednak, że wszystkie przeszkody już usunięte zostały i że postęp w rozwoju konjunktury jest całkiem pewny; ostrożność zatem w ocenianiu sytuacji jest nader wskazaną. Takie same wyniki posiadamy z zagranicy, gdzie cena za drewno również znacznie się podniosła, a zarządy lasów wogóle uzyskały około 15—20% ponad ceny wywoławcze.

Ceny drewna loco wagon są obecnie w Wiedniu następujące:

Dąb sławoński: 25—30 cm średn. środk., po odliczeniu 4 cm na korę: 52—57 K, 31—40 cm grubości 57—67 K, 41—50 cm 67—77 K, 51—60 cm 78—82 K, wyżej 61 cm 83—95 K.

Dąb węgierski i galicyjski o 20—25 K taniej.

Buk: 20—30 cm średn. środk. wraz z korą: 16—18 K, 31—40 cm 19—22 K, 41—50 cm 22—26 K, wyżej 51 cm 26 do 30 K.

Jawor: 20—30 cm średn. środk. po strąceniu 3 cm na korę: 20—26 K, 31—40 cm 26—32 K, 41—50 cm 32—45 K, wyżej 51 cm 44—52 K.

Jesion, po odciągnięciu 3 cm na korę: 15—20 cm średn. środk. 18—22 K, 21—30 cm 23—32 K, 31—40 cm 32—36 K, wyżej 41 cm 36—42 K.

Olsza czarna z Galicyi, po odciągnięciu 2 cm na korę: 20—30 cm średn. środk. 10—15 K, 31—40 cm 16—22 K, wyżej 41 cm 22—27 K, proweniencji morawskiej o 5 K droższa.

Wiąz, po odliczeniu 3 cm na korę: 20—30 cm średn. środk. 18—22 K, 21—40 cm 23—29 K, 41—50 cm 29—34 K, nad 51 cm 33—40 K.

Grab, mierzony wraz z korą, 18—30 cm 20—25 K, 31 do 40 cm 25—30 K, nad 41 cm 30—38 K.

Brzoza, po odliczeniu 2 cm na korę: 20—30 cm średn. środk.: 17—19 K, 31—40 cm 20—23 K, nad 41 cm 24—30 K.

Drewno opałowe za 1 mp: łupane jodłowe i świerkowe I kl. 11—13 K, II kl. 9—12 K, krąglakowe 8—9 K, sosnowe I kl. 10—12 K, II kl. 8—11 K, krąglakowe 7—8 K, bukowe spławiane I kl. 10—11 K, niespławiane 11—13 K, II kl. spławiane 9—10 K, niespławiane 10—12 K, krąglakowe spławiane 8—9 K, niespławiane 8—10 K.

Znając powyższe ceny, da się łatwo w przybliżeniu cena miejscowa w lesie obliczyć, jeżeli odtrąci się od nich kosztu transportu z lasu do najbliższej stacji kolejowej, a stąd kosztu załadowania i przewozu wagonami kolejowymi do Wiednia. Przypuśćmy, że drewno dowieziono na stację kolejową Dolina. Transport jednego wozu do Wiednia na odległość 731 klm kosztuje około 174 K. Ponieważ do 1 wagonu o 10.000 kg wagi można załadować około 12 m³ drewna twardego lub 16 m³ miękiego, przeto transport 1 m³ z Doliny do Wiednia będzie kosztować przy drewnie twardym około 14 K, miękiem zaś około 10 K. Koszt załadowania do wagonu liczyć należy w wysokości 20—40 h za 1 m³. Przy drewnie n. p. dębowem pozostanie na materyał loco wagon przy stacji w Dolinie (zależnie od średnicy) 18—23 K, 23—28 K, 28—33 K, 38—44 K, 45—55 K. Transport 1 mp opału będzie kosztować około 6.50 do 7.50 K.

W obecnej chwili poszukiwany jest dąb przydatny na forniry; natomiast nie mają odpowiedniego zbytu progi kolejowe. Przy ostatniej licytacji ofiarowano Ministerstwu kolejowemu około 12% niższe ceny w porównaniu z rokiem 1909. Zapotrzebowanie rozdzielono w ten sposób, że materyał dla dyrekcji kolejowych Kraków, Lwów, Stanisławów z Czerniowcami i Ołomuniec oddano oferentom galicyjskim, produkta zaś dla kolei krajów sudeckich i alpejskich oferentom z tychże krajów. Gdyby tylko przytem zechciano jak najdokładniej baczyć na to, by pod marką galicyjską nie odbierano materyałów rosyjskich, a wiadomo, że otrzymanie potwierdzenia iż odnośny materyał rosyjski jest ma-

teryalem galicyjskim nie wymaga zbyt wielkich zachodów ani trudów.

Dla drewna celulozowego rozwijają się stosunki handlowe również dość dobrze, a zapotrzebowanie w tym artykule jest stosunkowo dość znaczne. Ostatnie licytacje w Niemczech, dokąd nasz materiał również wysyłany bywa, przyniosły około 15% nadwyżki ponad ceny wywoławcze. Popyt za papką drzewną, osobliwie z Ameryki, wzrasta w ostatnich czasach dość silnie. Spodziewać się też należy, że stosunki targowe i dla papki dotychczas dość niekorzystne, niebawem się poprawią. Poprawa zbytu dla papki drzewnej jest jednak równoznaczną z poprawą zbytu dla drewna do wyrobu papki i celulozy przydatnego, które w ostatnich czasach nie posiadało wielu chętnych nabywców. Nadto wyrobiono owe wielkie masy drewna ściętego wskutek mniszki w Pruszech wschodnich, a gdy w tym kierunku pogorszenie stosunków nie nastąpiło, gdyż wśród mniszki wystąpiła „śpiączka“ („polyeder“), która ją niszczy, przeto ustała groźna konkurencja w samych Niemczech dla drewna celulozowego. I z tego powodu też spodziewać się należy podniesienia się cen za drewno celulozowe.

We Włoszech rozwija się silnie wyrób miału drzewnego w licznych małych młynach. Do tego używają topoli, która tu podobnie jak i osika w wilgotnej i żyznej ziemi i ciepłym klimacie nader szybko rośnie. W szczególności używają na ten cel topoli kanadyjskiej i białej. Pierwsza z nich ma gładszą korę, jest mniej sękata i na szkody od owadów mniej narażona. W handlu cieszy się większym popytem i ceną wyższą; a wskutek tego jest też częściej uprawiana. Ponieważ we Włoszech niema drewna na papier w dostatecznej ilości, przeto dążeniem niektórych sfer jest sadzić topole w większych ilościach u siebie. Tak fabryka papieru „Corriera Italiana“, spotrzebowując rocznie około 15.000 t drewna topolowego, zasadza w dolinie rzeki Po corocznie około 10.000 szt. kanadyjskich topoli rzędami na 3 i 5 m odległości, czyli na 1 ha około 700 sztuk. Po 12 latach można je już użytkować, a z każdego pnia otrzymać około 500—600 kg. = 1·25 mp drewna celulozowego; pozostająca reszta służy na opał. Fabryki płacą za 100 kg 0·95—1·10 fr., czyli, że jedna topola warta jest przecię-

tnie 5 franków a 1 hektar z 700 topolami 3500 fr. Odciągnawszy od tego wszystkie koszta produkcji do 12 lat skapitalizowane w kwocie 1900 fr, pozostaje 1600 K a po odciążeniu wartości ziemi w kwocie 800 fr na czysto 800 fr.

W jednym z dawniejszych artykułów pisałem o próbach, jakie przedsięwzięto celem przekonania się, o ile drewno bukowe nadaje się do fabrykacji papieru. Wykonane doświadczenia wydały wynik korzystny, streszczający się w tem, że drewno bukowe nadaje się doskonale do fabrykacji rozmaitych sort papieru, jak: bibuła, papier drukarski, gazetowy, lepsze gatunki papieru do pisania. Przygotowanie materiału odbywa się w ten sam sposób i temi samemi maszynami co drewna iglastego, materiał musi być jednak suchy, a w tym stanie przedstawia nawet pewne większe korzyści aniżeli drewno drzew iglastych. Wyzysk jest rozmaity i zależny od samego drewna: piękniejsze, prosto i powoli wyrosłe strzały dają więcej papki drzewnej. W przecięciu jednak przyjąć można, że 1 mp drewna bukowego daje 150—170 klg suchej papki drzewnej. Pozyskana papka jest tak czysta i jasna, iż nawet już w tem stadyum może być przerabiana, dla lepszych sort papieru musi być jednak jeszcze bieloną.

Powyższe wyniki dotychczasowych badań wydały więc korzystne wyniki dla drewna bukowego i spodziewać się należy, że wpłyną dodatnio na spieniężanie drzewostanów bukowych.

Dla drewna bukowego, używanego dotychczas prawie wyłącznie jako materiał na meble gięte, otwierają się też zwolna i inne sposoby zużycia. Na ostatniem posiedzeniu państwowej rady kolejowej uchwalono wezwać Ministerstwo kolejowe, ażeby progi mogły być także z drewna bukowego. Celem dokładniejszego omówienia tej sprawy zwołana będzie specjalna ankieta, a do uczestnictwa zaproszony będzie także niżej podpisany.

Wedle statystycznych wykazów posiadamy w Galicyi około 173.000 ha przestrzeni gruntów leśnych, zajętych przez buka. Do tej ilości doliczyć należy także pewną część lasów mieszanych, którą przyjmujemy w rozmiarze około 165.000 ha. Razem zajmuje więc buk powierzchnię 338.000 ha. W zwykłych warunkach przyjmuje się 25% na drewno użytkowe. W niniejszym wypadku jednak ze względu na

rozłożenie lasów bukowych, przyjąć możemy tylko 10% masy przydatnej na progi kolejowe. Przyjmując dalej przyrost roczny na 1 ha = 3·5 m³, otrzymamy cyfrę 120.000 m³, któreby można wyrobić na progi. Ponieważ z 1 m³ można otrzymać przynajmniej 6 progów, przeto możemy rocznie wyrabiać okrągło około 1,000.000 sztuk progów kolejowych z drewna bukowego. Tą ilością możemy w zupełności pokryć całoroczne zapotrzebowanie kolei państwowych w Galicyi. Koleje państwowe austriackie ograniczyły dotychczasowe swe zapotrzebowanie progów bukowych do 10.000 sztuk, podczas gdy na Węgrzech i w Niemczech są one ogólnie w użyciu.

Ze strony przemysłu bukowego zamierzone jest utworzenie kartelu produktów bukowych, czy to w formie towarzystwa akcyjnego, czy też stowarzyszenia z ograniczoną poręką, lub biura sprzedaży komisyjnej. W każdym razie jednak zamiarem stowarzyszenia jest bezwarunkowo podwyżka cen sprzedaży.

Ponadto i zarząd kolejami państwowymi zamierza przyjść z pomocą i chce dla transportów drewna użytkowego bukowego z pozycyi H—17 spisu, udzielić zniżek kolejowych przy transporcie ze wszystkich stacyj do krajowych fabryk mebli. Zniżki te równają się przy dalszych odległościach stawkom taryfy specjalnej 3.

W ten sposób widzimy, że usiłowania, by drzewostany bukowe dawały właścicielom lasów odpowiednie dochody nie ustają i z wolna wydają odpowiednie rezultaty.

W drewnie opałowym mimo zimy sytuacja nie jest lepszą. Jeżeli przebieg dalszy obecnej zimy będzie tak łagodny jak dotychczas, to stosunki handlowe dla opału będą jeszcze gorsze. Drewno miękkie znajduje nabywcę tylko z wielką trudnością i po cenach bardzo zniżonych. Nadmieniamy przytem, że zniżki cen nie zawsze osiągają cel zamierzony, albowiem artykułów konsumcyi codziennej nie można więcej po nad istotną potrzebę skonsumować, zatem i zniżka cen nie podwyższy cyfry ogólnej konsumcyi, jeżeli potrzeby są już zaspokojone. — Nie uczyni temu zadość nawet i tańszy transport, tem więcej, że opał także pod względem transportu nie znosi zbytłych odległości. Tu nasuwa się nam sprawa dzisiaj w całym kraju

nader aktualna, t. j. kanały wodne, o nich chcemy parę słów powiedzieć i z ołówkiem w ręku bez jakichkolwiek uniesień czy to w dodatnim czy też ujemnym kierunku osądzić ją realnie ze względu na interesy gospodarstwa leśnego w Galicyi. Stawiamy więc sobie pytanie: Czy kanały w Galicyi są dla naszego gospodarstwa leśnego korzystne?

Za nim na to pytanie damy odpowiedź, musimy przedstawić dobre i złe strony transportu drewna w kanałach lub na skanalizowanych rzekach.

Do dobrych stron należą: p e w n o ś ć dostawy, kanały posiadają stałą głębokość wody, spławy zatem nie mogą osiadać na mieliznach, wymagających tyle czasu do oswobodzenia; n i e z a l e ż n o ś ć od stosunków klimatycznych, dostawa więc odbywa się prędzej, naturalnie z wyjątkiem bardzo silnych wiatrów i pory zimowej. Czas dostawy zależy jest jednak od ilości szluz. Ponieważ jednak dla kanałów muszą być także biegi rzek uregulowane, przeto można robić szersze spławy, zawierające większą masę drewna przy tej samej obsłudze, koszta dostawy są więc t a ń s z e.

Natomiast do ujemnych stron zaliczyć należy: zmniejszenie się siły popędowej wody do poruszania spławu, wskutek zmniejszenia jej spadu. To miejsce muszą zatem zajmować remorkery. Dalej przy szluzach musi się większe spławy rozbijać na pojedyncze tafle i w tym stanie dopiero przepuszczać, a po przepuszczeniu zbijać napowrót w wielkie tafle. Postępowanie to pociąga za sobą znaczną stratę czasu i zwiększa koszta taniego transportu wodą, jak to w Czechach nader dobitnie się okazało.

Nadto do złych stron zaliczyć należy także ten szczegół, że materiał drzewny statkami transportowany, jest z reguły na wpływy atmosferyczne bardziej narażony.

Jaki kierunek mają mieć projektowane kanały wodne w Galicyi? Odpowiednio do podłużnej konfiguracji naszego kraju ten sam co koleje żelazne t. j. podłużny. Wynika z tego, że w kierunkach zbytu naszych produktów powstaje nowy środek komunikacyjny, w każdym razie tańszy od transportu kolejami. Nasuwa się więc następne pytanie, w których kierunkach posuwają się produkta naszych lasów i naszego przemysłu drzewnego? Biorąc wzgląd

na to, że produkta te idą zagranicę kraju i monarchii i że ku temu celowi służą koleje i drogi morskie, da się kraj nasz rozdzielić na dwie części, z linią demarkacyjną mniej więcej wzdłuż rzeki Świcy pod Kałuszem.

W obu kierunkach to jest ku morzu Czarnemu i ku Niemcom północnym i środkowym tworzą podstawę transportu koleje, z tą różnicą, że od Odesy począwszy rozpoczyna się transport morzem, na zachód zaś albo kolejami dalej, lub też od Nabrzezia i Odry rzekami i kanałami. Transport kolejami jest bezwarunkowo droższy. Jeżeli więc, czy to w całości czy też w znacznej części, zastąpiony on zostanie kanałami, w takim razie korzyść jest widoczna, gdyż transport wodą jest tańszy. Gospodarstwo leśne nie ma więc powodu sprzeciwiać się budowie kanałów. Gdy do tego jeszcze i ten szczegół uwzględnimy, że wraz z przeprowadzeniem budowy kanałów powstaną w kraju rozmaite zakłady przemysłowe, które korzystając z taniego przewozu kanałami, będą w domu przerabiać półfabryczne wytwory lasu, przeto otworzy się także w kraju większy zbył na surowiec naszych lasów. Jedną przecież istnieje obawa, a mianowicie, że otworzymy konkurencyi rosyjskiej na Dniestrze, tańszy transport surowca drzewnego do kraju. Wiadomo jest bowiem, jak silnym konkurentem staje się z każdym rokiem sąsiednia Rosya, mająca nieprzebrane bogactwo lasów. Skanalizowanym Dniestrem czy też Wisłą lub Sanem mogą się produkta leśne Rosyi dostać łatwo do nas, tem więcej, że Rosja rozwija u siebie z wielką energią swój własny system kanałów wodnych. Lecz i na to jest rada, a mianowicie nałożenie ceł przywozowych na półfabryczne produkta lasu. Temu zarządzeniu nie stoją na przeszkodzie postanowienia istniejących traktatów handlowych.

Nie mamy więc powodu sprzeciwiać się budowie kanałów wodnych, a nawet w interesie naszym leży zamiar ten popierać. Na wypadek jednak silniejszego wytworzenia się konkurencyi rosyjskiej, musimy żądać, by na granicy na materiały obce nałożone były cła przywozowe, chroniące naszą własną produkcję. Że jednak obawa przed Rosją nie jest bez uzasadnienia, dowodzi tego następująca wiadomość, która ukazała się niedawno w czasopismach ostatnich. Mianowicie doniesiono tam, że w tych dniach

„odbyła się w Kijowie konferencja w kwestyi podniesienia żeglugi na Dniestrze, Prucie, Bugu i Dnieprze. Szczególną uwagę zwrócono na Dniestr. Specjalna komisja, która rozpatrywała referat w tej kwestyi, uznała, że żegluga na Dniestrze ma ogromne znaczenie ekonomiczne, które znacznie się jeszcze powiększy po dokonaniu projektowanego przez rząd austriacki połączenia tej rzeki z Wisłą i przeprowadzenia kolei Podolskiej. Komisja zwróciła uwagę na brak jakichkolwiek urządzeń w portach na Dniestrze, brak kolei podjazdowych i cały szereg innych przeszkód, nie dających w należyty sposób rozwinąć się żegludze na Dniestrze“.

Z tego widzimy, że obawa konkurencji rosyjskiej nie jest nieuzasadnioną i że nałożenie ceł przywozowych stanie się rzeczą piekącą, z chwilą, kiedy kanały wodne oddane zostaną do użytku publicznego.

Z obowiązku sprawozdawcy musimy też donieść o fakcie, który bezsprzecznie postępowaniem nazwać można i który dalej konsekwentnie przeprowadzony, musi mieć z czasem wpływ także dla zbytu naszych produktów leśnych. Oto Ministerstwo rolnictwa zaczyna rozwijać swą czynność handlową w kierunku zbytu materiałów drzewnych, podobnie jak to już w Rosyi od dłuższego czasu zaprowadzono. Wysłało więc pierwszego sprawozdawcę fachowego do Włoch, celem poczynienia studyów nad leśnictwem, handlem i przemysłem drzewnym, ze szczególniejszem uwzględnieniem możliwości podniesienia eksportu. Jazdę swą rozpocznie sprawozdawca od konferencji z przemysłowcami drzewnymi i producentami w karyntyjskiej izbie handlowo-przemysłowej. Wskazaną więc byłoby rzeczą, ażeby rząd, chcąc popierać eksport, przydzielał do pewnych a dla naszych celów ważnych konsulatów, fachowców o wykształceniu techniczno-leśnem, podobnie jak to obecnie czyni Francja, przydzielając do konsulatów, na podstawie ustawy z 7. grudnia 1908, urzędników handlowych, z płacą roczną 20.000 fr. i pauszalem na koszt podróży, wydatki biurowe etc. w kwocie od 10 do 30.000 fr. Myśl zdrowa i z pewnością w skutkach swych owocna.

Wkońcu zawiadamiamy naszych P. T. Czytelników, że nareszcie wypracowano nowe taryfy dla obrotu towarowego między Galicyą a Niemcami i z dniem 1. stycznia

1911 w życie wprowadzono. Część pierwsza zawiera ogólne przepisy taryfowe i klasyfikację towarów, a gdy główną myślą było usunięcie potrzeby przekartowywania na granicznych stacyach, przeto oprócz wspólnej klasyfikacji, stworzono jeszcze 30 taryfowych seryi, tak iż ostatecznie cel wprawdzie osiągnięto, ale też nie każdy w tym zbiorze postanowień wyznać się potrafi. Taryfa II. zeszyt 1. przeznaczona jest dla obrotu towarowego między Galicyą łącznie z Bukowiną a północnymi Niemcami i wykazuje ogółem pewne podwyższenie od stawek dotychczas ustanowionych. Gdzie jednak taryfa lokalna kolei państwowych przyznaje ulgi eksportowe wyjątkowe, tam eksport wskutek przerachowania baremu państwowego aż do granic w północnych Czechach nie podrożeje, lecz nawet dla pewnych kierunków (Saksonia) będzie nieco tańszy. Taryfy te ustanowiono dla drewna budulcowego, kopalnianego, mebli giętych i t. d. Równocześnie przyznano dalsze specjalne ulgi, o których z powodu braku miejsca pomówimy w następnym artykule.

Lwów na początku stycznia 1911.

C. Kochanowski.