

## Dalsze podwyżki przewozowe drewna kolejami państwowemi.

Znowu stoimy przed podwyżką taryf kolejowych dla drewna i zanim niniejszy artykuł w druku się pojawi, „słowo“ prawdopodobnie „ciałem“ się stanie. Powód do tego leży w obecnej sytuacji finansowej Państwa, wojną wywołanej, a w szczególności poprawa bytu funkcjonariuszy kolejowych, w ostatnich czasach przez nich uzyskana, której efekt finansowy wynosić ma 60 milionów koron rocznie, jako obciążenie.

Z dniem 1. lutego 1918 zniesione zostały wyjątkowe taryfy wywozowe dla drewna tartego wszelkiego gatunku, a z dniem 1. marca 1918 także wyjątkowe taryfy wywozowe dla drewna w stanie krągłym.

W ich miejsce mają być wprowadzone nowe taryfy eksportowe dla drewna ustanowione na razie, wedle zapewnień zastępców ministerstwa kolejowego, na czas tylko wojenny.

Dotychczasowe taryfy, czyniąc zadość życzeniom posiadłości leśnej, wykazywały pewną różnicę między taryfami dla drewna w stanie krągłym a w stanie potartym na korzyść pierwszego, zapobiegając tem samem, a raczej chcąc zapobiedz wpływowi napięcia cłowego w kierunku do Niemiec, które cło wwozowe ustanowiły w stosunku 1 : 6 (surowiec i drewna tartego). Różnica ta jednak dla Galicyi specjalnie nie była tak wielka i znikła wskutek istniejących taryf kolejowych, skutkiem czego już na odległość 150 km od granicy niemieckiej nie opłacało się wysyłać drewna surowego kolejami, lecz tylko jako materiał tarty. W tem położeniu znajduje się cała środkowa i wschodnia Galicya, a z pewnością między innymi był także i ten powód t. j. wzgląd na koszt transportu jedną z głównych

przyczyn, że u nas wytworzył się przemysł tartaczny, podczas gdy n. p. Czechy, Morawa i Śląsk swoje zapasy drewna sprzedają w stanie surowym do Niemiec, gdzie tuż nad granicą austriacką pobudowane zostały wielkie tartaki parowe, przeznaczone do przeróbki tartacznej zakupionego w Austrii materiału drzewnego. Życzeniem naszego gospodarstwa społecznego jest, by powstał własny rodzimy przemysł w Galicyi i w tym kierunku u nas, w przeciwieństwie do krajów zachodnich monarchii, łączy się interes własności leśnej z zapatrywaniami przemysłu. Każda zatem podwyżka taryfowa tak długo w tem zapatrywaniu i wspólności interesów nie zmieni, jak długo nie zmienią się wybitnie warunki zbytu, a ponieważ projekt ministerstwa kolejowego nic w tem naszym zapatrywaniu nie zmienił, owszem, wskutek zniesienia zniżek w eksporcie surowca za granicę, udzielonych w r. 1911, jeszcze więcej przysporzył korzyści dla wywozu drewna tartego, przeto nie było powodu, ażeby zastępcy gospodarstwa leśnego w Galicyi wnosili jakiegokolwiek sprzeciwu, tem więcej, że nie przyniosłyby były one zresztą żadnej realnej korzyści. Ministerstwo kolejowe bowiem, zniósłszy poprzednie taryfy wyjątkowe dla materiału tartego, musiało powstałą w ten sposób różnicę wyrównać, a uczyniło to w sposób następujący: zamiast ewentualnego ponownego obniżenia taryfy dla materiału tartego, zaproponowało podwyżkę taryf dla surowca do wysokości taryf dla materiału tartego. Uwidocznimy to w następujących zestawieniach.

Taryfowanie drewna surowego w stanie krągłym i drewna tartego, przeznaczonego do wywozu (w halerzach za 100 kg wagi:

Odległość w km	P r z e d w o j n ą		
	surowiec E. 9 a Sp. T. 1	materiał tarty E. 9 b H. 1.	surowiec i mate- ryał tarty nor- malnie Sp. T. 2.
50	34	31	38
100	49	46	59
150	61	58	75
200	73	69	86
250	81	79	96
300	90	89	107
400	108	108	129
500	125	125	151
600	142	142	173
1000	210	210	261

Z powyższego zestawienia wynika, że opust dla materiału tartego był na krótsze przestrzenie większy od opustu dla surowca; na dalsze przestrzenie stawki były jednak zupełnie równe, i że opust procentowy od cen normalnych był również na krótsze przestrzenie większy (około 25—30%), aniżeli dla dalszych (25—30%). Stawki te były miarodajne dla czasów przedwojennych. Wskutek zniesienia rozmaitych taryf nowe stawki przedstawiają się w sposób następujący, bez obliczenia dodatku do kosztów ruchu, który w każdym wypadku wynosi 16 h od 100 kg czyli 16 koron od normalnego wagonu:

Odległość w km	od 1/2 1917	przed		po		różnica		różnica	
		1/2 1918				w hale- rzach	w %	przed	po
	suro- wiec Sp. T. 2.	w eksporcie		materyał tarty H. 1.	materyał tarty B.			1/2 1918	
50	50	41	56	+15	36	-9	+6		
100	77	60	97	37	61	17	20		
150	98	76	130	54	—	22	32		
200	112	90	164	74	82	22	52		
250	125	103	189	86	—	22	64		
300	140	116	216	100	86	24	76		
400	168	141	271	130	—	27	103		
500	197	163	312	149	—	34	115		
600	225	185	354	169	91	40	129		
1000	340	273	520	247	—	67	180		

Widzimy z tych cyfr, że obciążenie materiału tartego będzie dość znaczne, szczególnie na przestrzenie dalsze, dla których się prawie podwoi (91%).

Zestawienie stawek dla obrotu lokalnego (wewnętrznego) i eksportowego przedstawia się w sposób następujący:

Odległość w km	Drewno krągłe				Materiał tarty		
	wewnątrz	eksport	wewnątrz i eksport		wewnątrz i eksport		
	przed wojną		obecna	nowe	przed wojną		obecnie
	A. T. 9. a	E. 9 a = Sp. T. 3	stawki				B.
		Sp. T. 2.	T. B.	Sp. T. 2.	T.	B.	
50	28	34	50	56	38	31	56
100	43	49	77	97	59	46	97
150	55	61	98	130	75	58	130
200	65	73	112	164	86	69	164
250	74	81	125	189	96	79	189
300	84	90	140	216	107	89	216
400	104	108	168	271	129	108	271
500	124	125	197	312	151	125	312
600	144	142	225	354	173	142	354
1000	224	210	340	520	261	210	520

Zatem w propozycyaco nowych stawek zrównane zostały tak surowiec jak i materiał tarty i wynoszą, jak powyżej uwidoczniono od 56 h za 100 kg czyli 56 K za wagon normalny przy odległości 50 km, do 520 h za 100 kg czyli 520 K za wóz normalny przy odległościach 1000 km (z Wiednia do Lwowa wynosi odległość 755 km).

Ogólne zestawienie wypada zatem z wyłączeniem drewna opałowego:

dla drewna w stanie krągłym nad 2·5 m długości Sp. T. 2.  
 „ „ tartego . . . . . Klasa B.  
 „ „ kopalnianego i krągłego do 2·5 m długości Klasa C.

Odległość w km	Drewno krągłe nad 2·5 m długości		różnica	Materiał tarty		różnica	Kopalniaki i drewno okrągłe do 2·5 m długie		różnica
	od 1/2 1917 Sp. T. 2.	nowe stawki kl. B.		przed	po		obe- cnie kl. C.	nowe stawki Sp. T. 2!	
				1/2 1918					
				H. 1.	B.				
50	50	56	6	41	56	15	46	50	4
100	77	97	20	60	97	37	72	77	5
150	98	130	32	76	130	54	91	98	7
200	112	164	52	90	164	74	106	112	6
250	125	189	64	103	189	86	119	125	6
300	140	216	76	116	216	100	133	140	7
400	168	271	103	141	271	130	162	168	6
500	197	312	115	163	312	149	190	197	7
600	225	354	129	185	354	169	219	225	6
1000	340	520	180	273	520	247	333	340	7

Z powyższych cyfr końcowych wynika, że obciążenie drewna w stanie krągłym jest znaczniejsze aniżeli drewna twardego. Natomiast obciążenie drewna kopalnianego i drewna do 2·5 m długości wynosi od 4 do 7 K na jeden wóz normalny, czyli od 1 m<sup>3</sup> około 20 h do 35 h, co wobec cen dzisiejszych jest bez wpływu.

Na posiedzeniu stałego komitetu taryfowego państwowej Rady kolejowej po wysłuchaniu zaproszonych ekspertów rozwinęła się debata, wśród której przeważało zdanie, że z powodów finansowej sytuacji państwowych kolei podwyżka taryf jest konieczna, tembardziej, że jest ona obliczoną tylko na czas wojenny, że jednak mimo to stosunek przedwojenny między stawkami dla drewna w stanie krągłym i dla drewna tartego ma być i teraz utrzymany, w interesie eksportu drewna krągłego. Wobec jednak stanowi-



ska zajętego przez zastępców ministerstwa kolejowego przyjęty został wniosek kompromisowy, mniej więcej następującej treści:

przyjmuje się do wiadomości propozycje co do wysokości stawek przewozowych tak w obrocie lokalnym jak i eksportowym, proponowane przez Ministerstwo kolejowe na czas wojenny, jednak w interesie zaopatrywania krajowych tartaków w potrzebny materiał surowcowy uchwała się 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> zniżkę tych stawek, jednak do maksymalnej wysokości stawek specjalnej taryfy 2, co ma miejsce aż do mniej więcej 80 *km* odległości, jednak maksymalnie do 400 *km* przyznaje się powyższych 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> w pełnym wymiarze.

W ten sposób maksymalna zniżka, przy 400 *km* odległości wyniesie 41 K na wagonie i o tę kwotę obniża się fracht kolejowy od wagonu dla wszystkich dalszych odległości.

Dla drewna celulozowego, ogółem do wyrobu papieru przeznaczonego, przyjmuje się stawki proponowane przez Ministerstwo kolejowe bez zmiany.

Dla naszych stosunków nie nastąpiła w tej uchwale żadna zmiana w dotychczasowych warunkach, gdyż mimo przyjętej podwyżki rentowniej jest u nas wyrabiać i wysyłać materiał tarty aniżeli materiał surowcowy z wyjątkiem może części kraju zachodnich, leżących jeszcze w przytoczonym promieniu 150 *km* od granicy niemieckiej. Zniżka przewozowa przyznana dla krajowych tartaków jest raczej z korzyścią dla właścicieli lasów połączona, gdyż kupiec nasz, chcąc konkurować z kupcem zagranicznym, może nabyć potrzebny surowiec w tym wypadku, jeżeli w podaży swej kupca zagranicznego przewyższy. Może się to stać wtedy, jeżeli zrezygnuje czy to w całości, czy też w części z korzyści udzielonej przez obniżenie stawek kolejowych dla transportów drewna do krajowych tartaków. Maksymalne obniżenie wynosi 41 K, to znaczy, że cena kupna 1 *m*<sup>3</sup> drewna kłocowego miękkiego na pniu może być podwyższona maksymalnie o 1 K 75 h, twardego zaś o 2·75 K. Na razie jednak o eksporcie za granicę w większych ilościach niema mowy.