

Aleg. 305

## Sprawozdanie

Komisji kolejowej o wniosku posła Kazimierza Lubomirskiego i towarzyszy o obronę stanu posiadania w dziedzinie kolejowych taryf eksportowych na drzewo tarte.

### Wysoki Sejmie!

Eksport drzewa tartego z Galicyi i Bukowiny do Niemiec korzysta od szeregu lat ze szczególnych zniżek taryfowych, z których najważniejsze ujęte są w dwóch następujących systemach:

1. W t. zw. »Galizisch-Bukowiner-Westdeutscher Verband« są przewidziane znacznie niższe stawki taryfowe dla wywozu drzewa tartego z Galicyi i Bukowiny do całego szeregu stacyi w północno-zachodnich Niemczech. Taryfa ta została skonstruowana najpierw dla przesyłek idących do Niemiec *via* Tetschen-Bodenbach; następnie musiała ją przejąć także konkurencyjna ruta pruskich kolei *via* Oświęcim. Na mocy umowy kartelowej między zarządami kolejowymi ruch z Galicyi i Bukowiny do północno-zachodnich Niemiec w drzewie tartem dzieli się obecnie pomiędzy dwie wspomniane ruty w równych częściach.

Wspomniane zniżki *via* Tetschen-Bodenbach wprowadzono ze względu na konkurencyję morską, która głównie drzewo węgierskie, w szczególności siedmiogrodzkie z portów rumuńskich dostawiała następnie rzekami w głąb Niemiec północno-zachodnich z mniejszymi kosztami przewozu niż te, które ponosić musiało drzewo z tartaków galicyjskich, idące wyłącznie drogą lądową. Drugim powodem przyznania wspomnianych zniżek były taryfy kolei węgierskich dla eksportu tamtejszego drzewa do Niemiec — tak niskie, że, jak z załączonej tabeli wynika, nawet po wprowadzeniu niższych taryf z Galicyi *via* Tetschen-Bodenbach i Oświęcim do Niemiec północno-zachodnich, między galicyjskimi a węgierskimi stacyami, wysyłającemi drzewo do Niemiec, istnieje nieraz znaczna różnica na niekorzyść pierwszych.

2. Mniej więcej te same powody towarzyszyły powstaniu drugiej grupy szczególnych zniżek dla eksportu drzewa (nie tylko naszego lecz także i alpejskiego) do Niemiec północnych w t. zw. »Elbeumschlagsverkehr«, w którym transporty drzewa przeznaczone do Niemiec północnych, w szczególności do wszystkich stacyi nadbrzeżnych

od Magdeburga-Schönebeck w dół aż do Hamburga i Lubeki, idą naprzód aż do Tetschen-Bodenbach (Laube) kolejami austriackimi za bardzo zniżonym frachtem a stamtąd Łabą aż na miejsce przeznaczenia.

Ze zniżki tej korzystają także przez przekartowanie w Magdeburgu i t. p. transporty drzewa, przeznaczone do niektórych stacji w Niemczech północno-zachodnich, jak n. p. Hindelsheim, Hanower i t. p., nieobjętych owym okręgiem uprzywilejowanym, o którym była mowa pod 1, a do którego służą zniżone stawki wyłącznie lądowe *via* Tetschen-Bodenbach lub Oświęcim. W ten sposób pośrednio rozszerzył się zakres terytoryalny tych ostatnich zniżek — z korzyścią dla naszego eksportu acz wbrew intencjom zarządów kolejowych.

Już od lat przeszło trzech wszystkie powyższe zniżki dla eksportu drzewa tartego do Niemiec są solą w oku kolei zarówno austriackich jak i pruskich i saskich. I tak w r. 1904 nie tylko odmówiono rozszerzenia północno-zachodnio-niemieckiego okręgu uprzywilejowanego dla zniżek lądowych *via* Tetschen-Bodenbach, względnie Oświęcim, lecz przeciwnie wyłączono z tego okręgu kilka stacji północno-zachodnio-niemieckich. Wówczas tak samo odmówiono rozszerzenia zniżek taryfowych w »Elbeumschlagsverkehr« na wszystkie stacje nadłabskie i nad Saalą między Torgau lub Walwitzhafen a Hamburgiem. Następnie po wprowadzeniu przerachowania barenu z północno-wschodniej sieci kolei państwowych na kolej północną z 1. stycznia 1905 odmówiono uwzględnienia wynikającej z tego na przestrzeni Oświęcim-Ołomuniec zniżki w wyżej wspomnianych bezpośrednich zniżonych stawkach do Niemiec północno-zachodnich *via* Tetschen-Bodenbach. Różnicę tę zarobili nie interesenci ani koleje państwowe, lecz koleje prywatne, mianowicie »Nord-Westbahn i Staatseisenbahngesellschaft«, których udziały w rzeczonych bezpośrednich stawkach o całą tę różnicę się podniosły.

Jeżeli motywy tej konsekwentnej opozycji ministerstwa kolejowego przeciw rozszerzeniu i zwiększeniu istniejących zniżek dla eksportu drzewa tartego do Niemiec bodaj po części mogłyby na pozór przemawiać do przekonania, w szczególności jeżeli wchodził tu w grę opór kolei saskich ze względu na producentów niemieckich oraz opór kolei pruskich, które przy obniżeniu stawek *via* Tetschen-Bodenbach byłyby musiały ścierpieć takie same obniżenia na rucie konkurencyjnej *via* Oświęcim — to żaden z tych ostatnich argumentów, które zachowaniu się austriackich kolei państwowych nadawały przynajmniej pozór przymusowego położenia, nie może być przytoczony na usprawiedliwienie nowego zamachu, który ministerstwo kolejowe w najświeższych czasach podjęło przeciw rzeczonym taryfom eksportowym. W szczególności przed kilku tygodniami zakomunikowało Ministerstwo kolejowe interesentom, że niebawem nastąpi podwyższenie stawek w taryfie wyjątkowej Nr. 2 A (Elbeumschlagsverkehr) o 12—20 marek, przyczem także i należność za przeładowanie w Laube (Umschlagsgebühr) miałyby być podwyższoną o 2 marki. Tu motywem mogłaby być już nie opozycja kolei pruskich przeciw grożącemu im wskutek konkurencji obniżeniu ich własnych udziałów, lecz chyba wspaniałomyślność nasza względem tychże kolei na to, by wskutek podwyższenia stawek w »Elbeumschlagsverkehr« część transportów przeznaczonych do Niemiec północnych, skierować na przeważnie pozbawione ich obecnie linie pruskie *via* Oświęcim-Mysłowice z najwidoczniejszą stratą transportów dla kolei austriackich na bardzo długiej przestrzeni Oświęcim-Laube.

Jako argument za ograniczeniem wspomnianych zniżek jest przez ministerstwo kolejowe wysuwany zarzut, iż z pomocą przekartowania są one nadużywane dla transportów przeznaczonych do Hildesheim, Hanoweru i t. p. t. j. do tych stacji niemieckich, dla których ani zniżki w »Elbeumschlagsverkehr« ani zniżki lądowe *via* Tetschen-Bodenbach i Oświęcim nie były przewidziane!

Naprawdę jednak zadecydował tu ciasny fiskalizm: idzie bowiem o 4 000 wagonów a zatem o jakich 70.000 marek!

Dla uzupełnienia obrazu, w szczególności dla scharakteryzowania prądu, jaki względem eksportu drzewa tartego z Galicji objawia się od pewnego czasu w kolejnictwie austriackim, nadmienić wypada, że mimo zasady, iż eksport ma być w zupełności wolny od nowowprowadzonej należności stacyjnej, obciążono nią drzewo surowe, idące do tartaków krajowych na przerób celem następnego wyeksportowania materiału tartego do Niemiec, a dopiero po długotrwałych i usilnych zabiegach z naszej strony

zniżono ją z 2 h. na 1 h. na odległości do 70 klm. Dalej charakterystyczne są także trudności, na jakie napotyka żądanie przerachowania baremu dla drzewa tartego z linii kolei państwowych (północno-wschodnich) na rutę Trzebinia-Szczakowa-Mysłowice, dotąd z przerachowania wyjętą. Trudności te robi nam ministerstwo kolejowe w czasie, kiedy rząd obiecuje zachodnio-austriackim interesentom ulgi po za ramami taryfy lokalnej t. j. częściowe przerachowanie na linie nowo wybudowanych kolei alpejskich, na razie z przerachowania wyjętych.

Nie można także pominąć milczeniem faktu, iż na Węgrzech zarząd kolei państwowych w niedawnym czasie począł żywić zamiary podwyższenia taryf eksportowych na drzewo tarte, lecz już wskutek silnego oporu interesowanych i to tylko wskutek tego oporu od powyższego zamiaru odstąpił.

Przeciw zniżkom dla eksportu drzewa tartego z Galicyi występowały zawsze Czechy, niemniej jak kraje alpejskie. W najświeższym czasie udało się Czechom uzyskać zniesienie refakcyi ze stacyi galicyjskich i bukowińskich do stacyi północno-czeskich *via* Ołomuniec *transito* (dziennik rozp. dla kolei i żeglugi 136 ex 1905 Nr. 2171). Protest nasz przeciw zniesieniu tej od lat istniejącej zniżki nie odniósł skutku, ponieważ ministerstwo kolejowe oświadczyło, iż na koleje prywatne, na których ta zniżka była w mocy, w danym względzie nie ma wcale wpływu. Wprawdzie import galicyjskiego drzewa tartego do Czech tamtejszej produkcji nie wyrządzał konkurencyi, gdyż prawie całe drzewo z Czech w stanie surowym drogą wodną idzie do Niemiec — jednakże w tym wypadku prędzej jeszcze możnaby usprawiedliwić opozycję Czech, aniżeli ich stanowisko nieprzychylnie wobec zniżek, służących eksportowi naszego drzewa tartego do Niemiec. Albowiem konstelacya cłowa, do której jeszcze w dalszym ciągu powrócimy, uniemożliwia Czechom eksport drzewa tartego do Niemiec w tym stopniu, że na to już żaden a żaden środek taryfowy nie pomoże; dla eksportu drzewa surowego zaś mają i bramy Niemiec w najbliższem swem sąsiedztwie i znakomite tanie drogi wodne. Także i kraje alpejskie pod względem taryfowym co do eksportu drzewa do Niemiec są korzystniej położone niż Galicya i Bukowina, jak wykazuje porównanie poszczególnych stawek. Nadto mają one zbyt znaczny i łatwy w innym kierunku, dla nas niedostępnym, mianowicie do Włoch, Szwajcaryi i Francyi. Zresztą taryfy zniżone w »Elbeumschlagsverkehr« są w mocy także dla krajów alpejskich a nie tylko dla Galicyi i Bukowiny.

Wobec tego stosunek gospodarczy poszczególnych krajów koronnych w obrębie państwa we wzajemnym stosunku do siebie nie wymaga wcale zmiany obecnego stanu rzeczy na niekorzyść Galicyi i Bukowiny. Na odwrót — pozytywnie rzecz biorąc — utrzymanie obecnego stanu w mocy jest dla Galicyi i Bukowiny pierwszorzędną koniecznością gospodarczą.

Wysoki Sejm jest dobrze świadom tego, jak ogromną rolę wywóz drzewa tartego z Galicyi do Niemiec gra w naszym bilansie handlowym a więc i płatniczym. Wprawdzie ideałem byłoby, gdyby cała ilość drzewa, dziś eksportowana, mogła być zużywaną w kraju.

Jednakże dziś wobec absolutnej impotencyi w danym kierunku cała ogromna nadwyżka produkcji musiałaby zmarnieć — bez wywozu. Nie posiadamy też środków, którymi byśmy w czasie krótkim i dającym się przewidzieć mogli stworzyć warunki gospodarcze, usprawiedliwiające skrajny merkantylizm a mianowicie dążność do zatrzymania całej produkcji drzewa w kraju. Od łatwości eksportu zależy dziś renta lasowa grająca w gospodarstwie naszym tak olbrzymią rolę. Od łatwości wywozu zależy egzystencya wielkiego przemysłu tartaczno, dającego zatrudnienie tysiącom ludzi i milionom inwestowanych kapitałów. Tem donioślejszy dla całości naszego gospodarstwa jest właśnie obecnie eksport drzewa, że drzewostany w dobrem położeniu, t. j. łatwe do eksploatacyi, w czasie właściwym (t. j. w normalnej kolei rębowej) przeważnie już zostały przetrzebione, a za nim w tych samych miejscach młody las przyjdzie do normalnej kolei rębowej, eksploatować musimy drzewo, po części zmarniałe lub niemożliwe się należycie rozwinać, w okolicach mniej dostępnych i w ten sposób porządkować naszą gospodarkę leśną, co właściwie niedawno dopiero na szerszą skalę się zaczęło. Wobec tego materiały, uzyskiwany obecnie z krajowych lasów, jest przeważnie pośledniejszy; eksport takiego materiału zatem jeszcze w wyższym stopniu wymaga ułatwień eksportowych.

Jeżeli kiedy miał nadejść moment do ograniczenia ulg taryfowych dla eksportu drzewa tartego z Galicji do Niemiec, to z pewnością najmniej sposobną ku temu jest chwila po wejściu w życie nowego traktatu handlowego Austro-Węgier z Niemcami z 1. marca 1906. Już przedtem bowiem niemieckie cło na drzewo surowe wynosiło 20 marek, zaś na drzewo tarte 80 marek zamiast 32 marek, co by odpowiadało naturalnej wydajności drzewa surowego przerobionego na materiał tarty. Skutek był taki, że z okolic, bliżej granicy niemieckiej położonych, nie można było wozić do Niemiec drzewa tartego lecz tylko drzewo surowe. Im dalej od granicy niemieckiej tartak leżał, tem stosunkowo korzystniejsze w tym względzie było jego położenie. I tak np. cała Galicja zachodnia materiału tartego do Niemiec wywozić nie mogła, a wywóz w tym artykule ograniczał się na Galicję wschodnią i na Bukowinę. Nowy traktat handlowy ustanowił cło na drzewo surowe w wysokości 12 marek, zaś na drzewo tarte w wysokości 72 marek, czyli napięcie pomiędzy cłem na drzewo surowe a cłem na drzewo tarte zmieniło się z 1 do 4 na 1 do 6, zatem znowu na niekorzyść drzewa tartego. Wskutek tego linia demarkacyjna między okolicą, z której można wywozić drzewo tarte do Niemiec a okolicą, od eksportu wyłączoną, przesunęła się z 1. marca 1906 na niekorzyść tej pierwszej o dalszych kilkadziesiąt kilometrów na wschód. W takiej sytuacji zatem raczej rozszerzenie i zwiększenie ulg taryfowych istniejących a nie ich ścieśnianie jest wskazane.

Jeżeli już wogóle zmuszeni jesteśmy drzewo z kraju naszego wywozić, to nie ulega najmniejszej wątpliwości, że forsować winniśmy wszelkimi środkami wywóz drzewa tartego, jako przedstawiającego wyższą wartość, która w ten sposób zamiast przypadać w udziale niemieckim tartakom, w postaci zarobków robotniczych, zysku przedsiębiorczego a nawet pewnego podwyższenia renty lasowej w kraju pozostaje. Tymczasem cała wyżej skreślona polityka kolejnictwa austriackiego, zgodna z intencjami niemieckiej taryfy cłowej, przedstawia się jako faworyzacja wywozu drzewa surowego na niekorzyść wywozu drzewa tartego do Niemiec, jest zatem dla interesów gospodarczych kraju naszego absolutnie szkodliwą.

W wyżej skreślonych warunkach utrzymanie istniejących ulg taryfowych dla eksportu drzewa tartego z Galicji do Niemiec w mocy jest koniecznością trwałą — bez względu na lepszą lub gorszą chwilową konjunkturę handlową w tym artykule. Ulgi te bowiem są niejako uzupełnieniem ustroju handlowo-politycznego, korekturą niekorzystnego traktatu handlowego, stałą podstawą naszej kalkulacji krajowo-gospodarczej i stałym współczynnikiem naszego bilansu handlowego i płatniczego. W chwilach lepszej konjunktury nie możemy ulg tych się zrzekać, ponieważ nie mamy gwarancji, że je odzyskamy w czasach, gdy konjunktura się zmieni na gorsze. A czasy te może nie są dalekie wobec przesilenia przemysłowego w Niemczech, na które już niezbyt długo czekać będziemy, oraz wobec rosnącej wewnętrznej konkurencji drzewa niemieckiego z nowych drzewostanów, przychodzących obecnie coraz obficiej do kolei rębowej.

### Wobec tego Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Wzywa się Rząd, by nie wprowadzał w życie zamierzonego podwyższenia stawek taryfowych dla transportu drzewa tartego w tzw. „Elbeumschlagsverkehr“ i wogóle powstrzymał się od dalszego ukrócania stanu posiadania taryfowego galicyjskich interesentów w dziedzinie taryf kolejowych na wywóz drzewa tartego z Galicji lecz przeciwnie wywozowi temu przyznaniem nowych ulg taryfowych przyszedł z pomocą.

Zast. przewodniczącego :

*Męciński w. r.*

Sprawozdawca :

*Federowicz w. r.*

# Schnittholz der Tarifpost H 18.

Nach

Nach

Von	Dresden A.		Leipzig		Halle a/S	
	Kmtr. Mark.	Mark.	Kmtr. Mark.	Mark.	Kmtr. Mark.	Mark.
	Frachtsätze per 10.000 Kgr. laut Ausnahmstarif 2 des Norddeutschen Güterverkehrs mit Galizien und Bukowina.					
Tartarów	1093	279	1178	302	1206	311
Wrochta	1110	281	1185	304	1213	313
Monasterzyska	1080	275	1155	298	1183	307
	Frachtsätze per 10.000 Kgr. laut Vasuti K. K. Post 315 gültig v. 1./1. 1903 bis Wien trst. : u. ab da im Sächsisch bezw. Westdeutsch.-Oesterr. Ungar Eisenbahn Verband.					
Von	Dresden A.		Leipzig		Halle a/S.	
	Kmtr. Mark.	Mark.	Kmtr. Mark.	Mark.	Kmtr. Mark.	Mark.
Kolozsvár	1192	240	1266	280	1295	291
Karansebes	1204	240	1278	280	1307	291
Deva	1196	240	1270	280	1299	291

