

III.

Kilka słów o taryfach.

Koleje żelazne, jak to wyżej powiedziano, ułatwiając spożytkowanie krajowej produkcji, są podstawą przemysłu i handlu, lecz równie ważnym czynnikiem prowadzącym do rozwoju tego przemysłu są taryfy, czyli opłaty przewozowe, od nich bowiem zależy taniość surowego materyału, koszt produkcji i jej zbyt, a więc i możność konkurencji z przemysłem innych krajów.

Jeżeli taryfy są za wysokie, czyli uciążliwe, to kraj pod względem ekonomicznym niema należytego pożytku z dróg żelaznych, ale nawet, jak w dzisiejszych stosunkach międzynarodowych, może ponieść znaczne straty.

Wprawdzie zarządy dróg żelaznych przy układaniu taryf mają na względzie powyższe okoliczności, lecz właśnie w ustanowieniu wysokości opłaty przewozowej zachodzi wielka trudność, ażeby zachować równowagę między interesem kolei jako przedsiębiorstwem, a interesem ogółu czyli społeczeństwa. Inaczej mówiąc, idzie przede wszystkim o to, ażeby kolej żelazna przez wysoką taryfę nie zapewniała sobie zbyt wielkich korzyści, a z drugiej strony, ażeby przez zbyt niską opłatę nie ponosiła strat, bo w tym ostatnim wypadku korzystałby ogół, z uszczerbkiem rozumie się zysków słusznie należących się, czy to kapitalistom, czy też rządowi, kosztem których droga żelazna została wybudowana.

O ile widzimy kolej jako dzieło użyteczności publicznej, a jednocześnie przedmiot prywatnego przemysłu, mu-

si mieć zapewnione zyski, lecz i ogół odnieść powinien korzyść, gdy się nią posługuje. Dochód więc z pobieranych opłat powinien pokryć nie tylko koszt administracji i konserwacji drogi, ale zarazem przynieść umiarkowany procent od wyłożonego kapitału na jej budowę.

Ale jak obliczyć opłatę przewozową?

W każdym przemyśle, cena sprzedażna zależy od wysokości kosztów tak zwanych własnych, poniesionych na materiały i pracę, a doliczywszy do nich procent od włożonego kapitału, to suma stanowi wartość jednostki wyrobu.

Ta wartość może się zmniejszać o tyle, o ile prędzej wyrób zostanie rozsprzedany, to jest o ile prędzej fabrykant wróci do wyłożonego kapitału. Różnica więc procentu, doliczonego za czas stosunkowo krótszy lub dłuższy, stanowi różnicę między zwyżką lub zniżką ceny sprzedażnej danego artykułu, a raczej jego istotną wartość.

W eksploatacji dróg żelaznych ta jednostka przedstawia się w postaci wagi i odległości przewożonego ciężaru, jest więc niezmiernie trudno obliczyć koszt własne przy przewozie jednej przesyłki, z uwagi na wielkie wydatki ogólne i na różnorodny rodzaj towarów i ich objętość. Rozumie się, że im więcej przesyłek, tem mniej przypada kosztów ogólnych na każdą, lecz że niewiadomo ile przesyłek będzie miała kolej do przewożenia, to opłata od nich ustanawia się początkowo w przybliżeniu, a dopiero dłuższa praktyka daje możność ściślej udeterminować koszt własne. Mając cyfrę tych kosztów od jednego puda i na jedną wiorstę, zdawałoby się, że ułożenie taryfy jest łatwem, bo nie pozostawałoby już nic innego, jak obliczać opłatę przewozową proporcjonalnie do wagi i odległości.

Tym czasem ta opłata pobrana w stosunku prostym

do ilości wagi i liczby przebytych wiorst, jest możliwą tylko na krótkie odległości między blizkimi okolicami; obliczony zaś w ten sposób przewóz od towarów idących z dalekich stron, stałby się tak kosztowny, że żaden towar nie zniósłby go, chyba tylko przedmioty wyjątkowo cenne, jak drogie kamienie lub szlachetne metale.

Jeżeli znów obniżyć opłatę przewozową ze względu na większą odległość i wagę, jak to ma miejsce w taryfach, zwanych dyferencyjnemi, to i tu zachowuje się pewną granicę, inaczej droga żelazna nie odnosiłaby żadnych korzyści, a nawet nie pokrywałaby własnych kosztów.

To też przy konstrukcyi taryf, trzeba mieć przede wszystkim na uwadze wartość usług kolei, następnie wartość towaru i jego rodzaj; czy służy on do pierwszych potrzeb, czy też jest przedmiotem zbytku, dalej, czy towary przychodzące z zagranicy lub z dalekich stron państwa nie czynią konkurencyi miejscowej produkcyi, lub czy niżka przewozu nie osłabia cel protekcyjnych i nie robi ich bezskutecznymi. Wreszcie wysoka opłata od przywożonych z zagranicy płodów lub materiałów surowych, których kraj nie posiada, uniemożliwiłaby ich przeróbkę, a jeżeli je posiada, stałaby się przeszkodą do wywozu i produkcyi. Nadto taryfa eksportowa musi baczyć na cenę wyrobów na rynkach zagranicznych, ażeby towary krajowe mogły konkurować z zagranicznymi, czyli żeby tym sposobem zapewnić zbył produkcyi krajowej.

Dawniej drogi żelazne w kraju udzielały większym fabrykantom pewien rabat od znacznej ilości przewiezionych towarów.

Rabat ten nazywał się refakcją i od kilku lat jest już zniesiony. Zdawałoby się rzeczą słuszną, że temu, który więcej zadeklarował przewieźć dużą partję, naprzykład su-

rowego materiału, a tem samem że bezpośrednio przyczynił się do większego dochodu, droga żelazna ustępowała mu jakiś procent, czyli zniżala cenę przewozową, ustanowioną taryfami. Tymczasem ten rabat, o ile początkowo u nas miał na celu przyjsć z pomocą rodzącemu się przemysłowi, okazał się później szkodliwy w skutkach.

Przedewszystkiem refakcja gwałci zasadę równości wobec taryf, następnie faworyzuje bogatego fabrykanta lub towarzystwa przemysłowe, a uboży drobnych fabrykantów lub majstrów. Ci ostatni, przywożąc ten sam towar, lecz w małej ilości, muszą drożej za niego płacić; stąd też cena ich wyrobów skutkiem większych kosztów własnych, musi być wyższą, a przez to nie są w możności konkurować z bogatymi fabrykantami.

Wogóle ustąpienie znacznego procentu na kupnie towarów w wielkiej ilości, oraz droższa opłata przewozowa od transportów drobnych, wysyłanych w pojedynczym ładunku, a niecałemi wagonami, przyczyniają się do upadku drobnego przemysłu i otwierają pole zarobku dla spekulantów.

Z tego co tu powiedziano, można mieć wyobrażenie o trudności budowy taryf, ażeby one jak należy odpowiedziały swemu zadaniu. Ile komplikacyi, ile interesów wprost sobie przeciwnych walczy tu z sobą, bo jak widzimy wchodzi tu w grę: dochody kolei, dobro ogółu, korzyści państwa, konkurencya z sąsiednimi narodami, dochody celne, popieranie krajowego przemysłu i t. p.

W zasadzie więc taryfy powinny mieć na celu: miejscowości geograficzne odległe uczynić taryfowo blizkimi, lub blizkie zrobić odległemi, o ile wymaga tego dobro przemysłu i handlu krajowego i nie wątpliwie, że przy za-

wieraniu międzynarodowych traktatów handlowych, państwa umawiające się mają na uwadze powyżej przytoczone okoliczności.

IV.

O T e l e g r a f i e.

Wiadomo z historyi, że najstarożytniejsze nawet ludy, używały umówionych znaków, ustawianych na pewnych odległościach, dla porozumiewania się lub dla szybkiego komunikowania ważnych wiadomości.

I tak, Grecy palili ognie na wieżach albo na wierchołkach gór, ażeby w dzień był widziany dym, a w nocy płomień; tym samym sposobem w Gallii, jak mówi Cezar w swych komentarzach, jedne prowincye uwiadamtaly inne o zbliżaniu się armii rzymskiej.

W południowej też Francyi znajdują się jeszcze ruiny wież obserwacyjnych, które zbudowali Rzymianie do dawańia sygnałów telegraficznych.

I barbarzyńskim narodom nie było obce dawanie pewnych znaków dla porozumiewania się lub ostrzegania, jakoż Tamerlan używał chorągwi do dyktowania warunków miastom, które oblegał, mianowicie biała chorągiew znaaczyła wezwanie do poddania się; czerwona wyrażała, że za dalszy upór przywódcy zostaną ukarani śmiercią, a czarna zapowiadała zburzenie miasta i rzeź mieszkańców.

Mówią, że i Chińczycy posiadali również w pewnym stopniu udoskonaloną sztukę powietrznej korespondencyi.