

# BIULETYN

## INFORMACYJNY C. HARTWIG S. A.

Redakcja i administracja: Gdynia, Rotterdamska 3 - Tel. Centrala wewn.: 19-31 - 19-37 - S. S. W. I.  
Wydawca: C. Hartwig S. A. Dyr. Morska



Numer : III. Gdynia, dn. 20 marca 1951r.

Tylko do użytku klubowego - bez prawa publikacji.

Lp.	Treść	Strona
1.	Biuletyn Rynku Frachtowego	1.
2.	Zaśladunki do Australii	9.
3.	Przesyłki towarów Antwerpia - Indonezja	9.
4.	Zmiany w wydawaniu konosamentu "Freight Prepaid" w tryście	10.
5.	Definicja "czystego konosamentu"	10.
6.	Przepisy dotyczące transportu rolin do Rumunii i via Rumunia	11.
7.	Klauzula f.o.b. w handlu argentyńskim.	11.
8.	Transport ładunków niebezpiecznych samochodami i statkami	12.
9.	Nowa klauzula ryzyka wojny.	14.
10.	Znaczenie Wielkich Budowli Komunizmu dla transportu.	17.







## 1. Biuletyn rynku frachtowego.

/"Fairplay" nr.nr. 3.535 i 3.536 - "Lloyd Anversois " nr.nr. 29.315 - 29.251 - "Daily Freight Register" nr.nr. 16.694 - 16.703 - "Scandinavian Shipping Gazette" nr. 4/51. /.

### Wiadomości ogólne:

Na rynku frachtowym w ciągu ostatnich dwóch tygodni panuje nadal ożywienie. Zawiera się poważne ilości czarterów, z tym jednakże, że ciągle jeszcze nie można zaspokoić całego zapotrzebowania rynku na tonaż. Stawki nadal utrzymują się na wysokim poziomie, często nawet wykazując dla wielu relacji lekką tendencję zwyżkową. Znaczkę stawek frachtowych zanotowano jedynie na amerykańskim rynku węglowym, za przewozy węgla do Europy. Zwyżkę stawek trampowych z lutego b.r. podanych przez Chamber of Shipping najlepiej uwidacznia index stawek. Stawki w styczniu 1951 r. wzrosły o 36,4% wobec stawek z grudnia 1950 r., zaś o 10% wobec stawek z stycznia 1950 r. Na rynku "time-charterów" zawiera się przede wszystkim czartery na natychmiastowe podróże jednostkowe, niemniej jednak bierze się statki "time-charter" na okresy od 5 - 2 miesięcy.

### Rynek europejski:

Poszukuje się małych ilości tonażu na przewozy węgla z Anglii do Włoch Zachodnich, Portugalii, Hiszpanii i Argentyny. Zaczarterowano nowe jednostki na przewozy węgla z Polski do Włoch Zachodnich i do Grecji. Również na pozostałych odcinkach sytuacja na rynku europejskim uległa lekkoj poprawie. Dla bliskich relacji kwotuje się m. inn. następujące stawki:

Cardiff	-	Rotterdam - różne	-	sh. 15/6
Grangemouth	-	Pln.Francja-różne	-	sh. 55/-
Bon	-	Glasgow - ruda żelazna	-	sh. 45/-

marzec.

Timber Controll poszukuje wolnego tonażu w rejeanie fińskim i szwedzkim. Zaczarterowano dwie jednostki na przewóz drzewa miękkiego z Jugosławii do W. Brytanii po stawce sh. 30/- za standard. Dania poszukuje małego tonażu na wolnym rynku. Zaczarterowano statki na przewozy cementu z Hamburga do Mombassy oraz nawozów sztucznych z Rotterdamu/Amsterdamu do portu Beira po stawce sh. 105/- na warunkach f.i.o. - marzec/kwiecień, oraz soli z rejonu Morza Śródziemnego do Japonii.

Za przewozy zboża z Morza Czarnego do W. Brytanii płaci się sh. 87/6 za przewóz w połowie marca, zaś sh. 85/-



na koniec marca i marzec/kwiecień sh. 157/3 notuje się za przewozy w kwietniu/maju

Rynek afrykański:

Na rynku afrykańskim panuje ożywienie. Za przewozy na - la z pód. rynku afrykańskiego stawka do Nowej Zelandii wyno - si sh. 160/-. Poszukuje się również tonażu dla innych rela - ji, lecz jego ciągły brak nie pozwala na pokrycie zapotrze - bowania. Zaczarterowano jednostkę 11.000 ton na przewóz węgla do Singapore marzec-kwiecień po stawce sh. 147/3.

Poszukuje się jednostki na przewóz drzewa eukaliptusowego z Durbanu do Wenecji w partiach konsekwentnych po 5.000 ton - maj, 5.000 ton - czerwiec i 10.000 ton - lipiec, przy czym fracht ma być płatny ryczałtem. Poszukuje się tonażu na przewóz jaco - mienia z Algieru do W. Brytanii/Kontynentu. Kwotuje się stawki sh. 46/6 za przewóz fosfatów z Casablanki do W. Brytanii.

Rynek Dalekiego Wschodu:

Na rynku Dalekiego Wschodu czarteruje się statki na prze - wozy do Europy, jak również do państw Dalekiego Wschodu. Z Chin Płn. kwotuje się następujące stawki za przewozy soi: : kukurydzy do Polski, Danii, Hamburga i Antwerpii:

- Dairen - Polska, Dania - sh. 225/- - dla różnych towarów,
- sh. 235/- - soja - III/IV.
- sh. 240/- - soja - marzec.
- Dairen - Hamburg - sh. 200/- - kukurydza - kwiecień.
- sh. 205/- - pszenica, soja - III/IV.
- Dairen - Antwerpia/Rotterdam - sh. 185/- - kwiecień
- sh. 195/- - natychmiast.

Nadto do Antwerpii i Rotterdamu kwotuje się następujące stawki: Pakistan zaczarterował 2 statki na przewozy pszenicy z Karachi do Antwerpii - Hamburg Bange - kwiecień - po stawce sh. 140/-. Za transport rudy z Vizagapatam do Antwerpii - Hamburg - ceno sh. 110/-. Poszukuje się tonażu na przewóz 50.000 ton rudy - marzec/kwiecień z Bombaju do Rotterdamu. Taki sam transport przewiduje się na październik b.r. Stawka za wę - giel z Kalkutty do Włoch Zachodnich wynosiła sh. 135/- i sh. 132/5.

W kwietniu rozpoczyna się sezon eksportu ryżu z portów Bangkok/Kohsichang do Indii. Napływają liczne zamówienia do tej relacji. Rownież szuka się tonażu na przewozy do Karachi, oferując stawki sh. 95/- do sh. 97/3, wobec ostatnio notowa - nej sh. 92/6 do sh. 102/6 do Chittagongu. Tonaż ma być wzię - ty w "time-charter" na podróże konsekwentne. Zaczarterowano statek na podróże konsekwentne na przewozy fosfatów maj - czerwiec. Za przewozy rudy z Madrasu do Japonii stawka wynosi



sh. 110/- Czarteruje się również tonaż na przewozy rudy z Vizagapatam do Japonii.

#### Rynek australijski:

Australijski rynek zbożowy skarży się na ciągły brak tonażu mimo że napływają coraz to nowe zamówienia na przewozy do W. Brytanii, Europy, Włoch, Egiptu. Stawki frachtowe za przewozy z Australii do Chin, Japonii i innych państw Dalekiego Wschodu wzrosły od dnia 1. kwietnia 1951 r. dla wszelkiej drobnicy, zboża i wełny. Nie notuje się zamiercia dalszych czarterów z powodu braku dostatecznej ilości wolnego tonażu.

#### Rynek płu. - amerykański:

Amerykańska sekcja węglowa czarteruje nadal gros wolnego tonażu dla wszystkich niemal relacji. Początkowo stawki utrzymywały się na wysokim poziomie, jednak w ciągu ostatniego tygodnia lekko zniżowały i to przede wszystkim dla przewozów do Europy. Stawki za transport węgla przedstawiły się następująco:

- porty Hampton Roads - Antwerpia/Rotterdam - \$ 11.25 - \$ 12.-
- Płu. Francja - \$ 15.25 - i \$ 12.15
- dla podróży konsekwentnych.
- W. Brytania - sh. 100/- marzec
- Dakar - sh. 90/6

Po zniżonych już stawkach zczarterowano jednostki na podróże konsekwentne do Rotterdamu, płacąc \$ 11.15 - po czątek kwietnia, \$ 15.55 - \$ 15.50 do Włoch Zachodnich, i sh. 95/- do W. Brytanii - kwiecień.

Na amerykańskim rynku zbożowym czarterowano jednostki na przewozy zboża z rejonu St. Lawrence do Antwerpii, Rotterdamu, Włoch Zachodnich oraz z portów Głufu do W. Brytanii, Indii i Japonii. Komitet poszukuje ciągle wolnego tonażu. Rządze amerykańskie nałożyły embargo na ładunki zboża przeznaczonych na eksport marzec/kwiecień, wstrzymując w ten sposób eksport zboża do Europy. Dalszy eksport dozwolony będzie jedynie do tych krajów, które uznane zostały jako najbardziej potrzebujące wg. prawa pierwszeństwa, a więc przede wszystkim do Indii, gdzie obecnie panuje duży głód. Komitet powtórzył stawke sh. 170/- za przewóz zboża z portów Głufu do Indii - maj/czerwiec i nadal poszukuje wolnego tonażu. Zczarterowano 2 jednostki na przewozy zboża do Indii po stawce \$ 25.25 wolny wyładunek. Stawka za przewóz zboża z Głufu do Japonii wynosiła \$ 24.50 - wolny wyładunek kwiecień, zaś z St. Lawrence do Antwerpii / Rotterdamu \$ 15.50 - kwiecień, \$ 14.- maj, \$ 14.50 -czerwiec,



§ 15.- - lipiec - wszystkie kwotowane na warunkach berth teams.

Stawka za przewozy cukru z Kuby do W. Brytanii wynosić przy podróżach konsekwentnych sh. 140/- za pierwszą podróż, sh. 135/- za drugą, podróż i sh. 122/6 za trzecią, podróż.

Timber Controll powtarza stawkę § 25.25 za przewóz tarcicy z Vancouver do W. Brytanii na warunkach f.i.o. Płn. Pacyfik kwotuje stawkę sh. 180/- za tarcicę na warunkach f.i.o. - czerniec/lipiec do W. Brytanii.

Gulf poszukiwał tonażu na przewóz soi do Japonii kwotując stawkę § 25.10 - marzec i § 25.50 - kwiecień.

Na rynek frachtowy rzucono 80 jednostek floty rezerwowej, by w ten sposób choć w części pokryć zapotrzebowanie na tonaż.

Rynek pld.-amerykański:

Na rynku pld.-amerykańskim zaznacza się pewne ożywienie. Poprawiła się lekko sytuacja, gdyż wzrosła podaż wolnego tonażu. Kwotuje się następujące stawki dla relacji:

Rynek La Platy - Indie - sh. 170/- -marzec/kwiecień  
- W. Brytania/Kontynent - sh. 140/- -IV/V.  
- Włochy Zachodnie - § 13.10 - III/IV.

Zaczarterowano statek szwedzki "Axel Johnson" na przewóz zboża ciężkiego 6.000 ton z Rio del Plata do Danii po stawce sh. 140/- - marzec/kwiecień. Na rynku La Platy oferuje się również wolne ładownie liniowców dla przewozów w relacji La Plata - Antwerpia/Rotterdam po stawce sh. 112/6.

Z Buenos Aires donoszą o poprawie sytuacji przeładunkowej w porcie. Statki nie muszą oczekiwać tygodniami na wolne miejsce na nabrzeżu.

Kwotowania stawek frachtowych:

c u k i e r:

1. Kuba - Antwerpia, parowiec typu "Liberty", 5%, § 22.-, wolny wyładunek, cukier, kwiecień.
2. Kuba - W. Brytania, "Luso", 8.500 ton, 5%, sh. 140/-, naj.

d r z e w o:

1. Rotta - W. Brytania /pld. lub wsch. wybrzeże/, parowiec niemiecki, 4 o standardów, sh. 155/- za standard, charter ponosi koszty wyładunku, tarcica, Baltic Charter, czer.



2. Szwecja /jeden lub dwa porty na płn. od Sztokholmu/ - Wsch. Wybrzeże W. Brytanii, 240 sześni drzewa, sh. 112/6 za szezeń, wolny wyładunek, kopalniaki. Scanfin Charter.
3. Jugosławia - W. Brytania, parowiec grecki, 1.100 standardów, sh. 500/- za standard, drzewo miękkie piko - wane - marzec/kwiecień.

f o s f a t y:

1. Cassablanca - Wsch. Wybrzeże W. Brytanii, parowiec 4.000 ton, sh. 40/5, fosfaty, marzec.

r u d y:

1. Vizagapatam - Antwerpia, statek "Chios" 9.100 ton, 5%, sh. 140/- rudy manganowe, marzec.
2. Algier- Bristol Channel, parowiec 4.100 ton, sh. 45/-, ruda żelazna, marzec.
3. Oxelöund - W. Brytania, parowiec 3.000 ton, sh. 41/- ruda żelazna, natychmiast.
4. Huelva - Rotterdam, parowiec hiszpański, 5.000 ton, sh. 42/9, piryty, marzec.

s o l e:

1. Sycylia- Japonia, "Prospero" 7.500 ton, 10%, § 21.-, f.i.o., sól, marzec/kwiecień.
2. Brema - Japonia, "Merope" 9.000 ton, 10%, § 22.-, sole potasowe, luty.
3. Morze Śródziemne /Hiszpania/ - Japonia, "Nicolaas Pateras", 9.500 ton, 10%, § 21.50 sól, marzec.

s o j a / k u k u r y d z a:

1. Dalny - parowiec "Cape Side" 10.000 ton, 5%, Hamburg, sh. 205/-, przy opcji jeden port duński sh. 55/- na warunkach f.i.o., soja/kukurydza itp. marzec/kwiecień.
2. Dalny - Dania, "Themistocles" 9.500 ton, 5%, sh. 210/-, jeden porty wyładowczy, sh. 27/6, dwa porty wyładowcze, soja, kukurydza luzem, marzec.

w e g i e l:

1. Gdansk/Gdynia- Chittagong, "Dimitris Ingessis" i "Paralos" po 7.500 ton każdy, 10%, sh. 150/- węgiew, III.



2. Gdańsk/Gdynia - Zach. Włochy, parowiec radziecki. 7.000 ton, 10%, sh. 57/6, węgiel marzec.
3. Antwerpia - Wenecja/Ancona/Rawenna, parowiec brytyjski, 2.000/2.200 ton, sh. 41/-, węgiel, marzec.
4. Porty Hampton Roads - statek "Archangelos" 9.200 ton, 10%, Antwerpia lub Rotterdam na trzy podróże konsekutywne, \$ 14.50 - pierwsza, \$ 12.50 - druga, i \$ 11.50 - trzecia podróż, przy opcji dwóch dodatkowych podróży do Emden/Hamburg + 0.25 - węgiel, początek marca.

z b o ż e:

1. Morze Czarne - W. Brytania, "Nazim", 4.000 ton, 5%, i "Rusen" 5.600 ton, 10%, obydwie po sh. 85/- za tonę, zboże, kwiecień.
2. Algier - Antwerpia/Hamburg, "Castelbruno" 5.000 ton, 10%, sh. 57/6, jęczmień, marzec.
3. Gulf - Szwecja, "Ivor Rita" 9.000 ton, 10%, sh. 160/-, zboże, kwiecień.
4. San Lorenzo/Buenos Aires - Szwecja, "Generton" 7.000 ton, 10%, sh. 155/- zboże, marzec/kwiecień.
5. Zach. Australia/Victoria - Finlandia, "Wilhelmsen" 9.000 ton, 10%, sh. 170/-, pszenica luzem, maj/lipiec.
6. Karachi - Antwerpia/Hamburg Range, "Hartington" 9.200 t., 10%, sh. 140/-, jeden port wyładowniczy, sh. 145/-, dwa porty wyładownicze, pszenica w workach, f.i.o., kwiecień.

"TIME - CHARTER"

1. "YAMASKI PAKI" 10.584 TDU. sh. 37/6, dwie podróże okrężne, zach. afrykańskie, dostawa Antwerpia, marzec/kwiecień.
2. "BARN HILL" 10.800 TDU., sh. 47/6, podróż wyjściowa, dostawa Le Havre, luty/marzec, redostawa Indochiny.
3. "FERNHURST" 10.565 TDU., sh. 40/- jedna podróż pld.afrykańska i/lub wsch. afrykańska, dostawa Mersey, marzec.
4. "DAY DAWN" 10.000 TDU., sh. 38/3, jedna podróż okrężna Nowa Zelandia, dostawa Antwerpia, kwiecień/maj.

R y n e k t a n k o w c ó w:

Na rynku tankowców panował raczej spokój. Charteruje się jednostki na podróże pojedyncze, przy stawkach lekko zniżkowych. Poszukuje się tonażu o czystych tankach /clean tonnage/. Stawki za tonaż "white oil ships" utrzymują się na wysokim poziomie. Zaczarterowano dużą jednostkę na przewozy



- 7 -

w marcu, po stawce M.O.T. + 350% w relacji Morze Karaibskie - Lizbona. Ostatnia notowana stawka wynosiła M.O.T. + 350%. Różnice między stawkami za czysty względnie brudny tonaż wahały się do 100%. Anglicy czarterują pojedyncze jednostki na podróże do Zatoki Perskiej do W. Brytanii i Kontynentu po stawce M.O.T. + 240%, poszukując ciągle wolnego tonażu. Czarterujący w krajach europejskich skarżą się na brak tonażu dla przewozu ropy z Zatoki Perskiej. Poszukuje się 14 - 15.000 ton jednostki na transport ropy z Zatoki Perskiej do Lizbony oferując stawkę M.O.T. + 275%. Włochy zazarterowały tankowice na okres 9 miesięcy po stawce U.S.M.C. + 90%.

Popyt na tonaż do natychmiastowej dyspozycji najbardziej charakteryzuje stawka U.S.M.C. + 200%, płacone za przewóz ropy z Morza Karaibskiego do Ameryki Płd. oraz stawka na podróże transatlantyckie M.O.T. + 350%, na koniec czerwca. Na rachunek amerykański zazarterowano tankowice na okres dwóch lat, na podróże konsekutywne w dowolnych relacjach po stawce U.S.M.C. + 30%. Napływają oferty na dłuższe "time-chartery", nawet do 5 lat. Między innymi na okres 5 lat zazarterowano dwie jednostki o pojemności 24.500 t. po stawce sh. 22/- na podróże od 1952 r. Wśród ładunków powrotnych tankowice przywożące ropę do Europy zabierają do U.S.A. ładunki alkoholu. Koncerny naftowe donoszą o stworzeniu nowego towarzystwa armatorskiego dla eksploatacji tankowców. Towarzystwo to pracować będzie na rachunek koncernu Anglo-Iranian Oil Company Ltd. i innych. Tonaż eksploatowanych jednostek wynosić będzie 16 nowych tankowców à 16.000 TDR.

#### Krotomienia stawek:

1. "CHARLES A. MICKLIFFE", 9.500 ton, Gulf- Göteborg, olej szary, U.S.M.C. + 200 %, kwiecień.
2. "POWELL", 5.500 ton, Morze Karaibskie - jeden port zach. wybrzeża W. Brytanii, M.O.T. + 275%, marzec.
3. "BEAUREGARD" 13.000 t. - Abadan- Norwegia, tonaż brudny, M.O.T. + 240%, kwiecień.
4. "SICINUS" 9.500 ton, Zatoka Perska- W. Brytanii/Kontynent, tonaż brudny, M.O.T. + 240%, kwiecień.
5. "LORENTZEN" 16.500 TDR., "time-charter" na 5 lat, tonaż brudny, sh. 25/- za d.w.t., począwszy od 1952 r.

#### Zwyżka stawek frachtowych: Gdynia - Kopenhaga:

Z dniem 1. lutego 1951 r. podwyższone zostały stawki za przewozy towarów w relacji: Gdynia-Kopenhaga - Kopenhaga - Gdynia. Zwyżka wynosi 15%.



Zwyżka stawek frachtowych: Atlantyckie porty Meksyku - Europa:

Holland America Line podaje do wiadomości, o zwyżce stawek frachtowych w relacji: atlantyckie porty Meksyku - Europa. Stawki frachtowe w wyżej podanej relacji zostaną podwyższone od dnia 15. marca 1951 r. o ca. 10%.

Zwyżka stawek: Europa - Aden:

Od dnia 1. kwietnia 1951 r. z powodu ogólnej zwyżki kosztów eksploatacyjnych nastąpi zwyżka stawek frachtowych z portów europejskich do Aden. W chwili obecnej brak bliższych danych oo do wysokości nowych stawek.

Zwyżka stawek wyjściowych do Australii:

Na skutek ogólnej zwyżki kosztów eksploatacyjnych linie żeglugowe należące do konferencji żeglugowej: Australian Outward Conference Lines zawiadamiają załadowców że stawki wyjściowe do Australii zwyżkują o 15%. Zwyżka ta obowiązuje dla wszystkich przesyłek załadowywanych na statki od dnia 9. IV. 1951 r.

10% dodatek wprowadzony z dniem 30 września 1950 r. jako zabezpieczenie i pokrycie kosztów przestoju i opóźnień w wydanku w australijskich portach nadal obowiązuje zgodnie z notatką wydaną przez linie w dn. 15. września 1950 r. Bliższych informacji udzielają linie żeglugowe oraz ich agenci.

Zwyżka stawek dla transportów do pñ.Brazylia/"Transport" 8/51/

Tow. armatorskie Both Steamship Co. Ltd. oraz jego agent Ruys and Co. w Antwerpii podają do wiadomości, o zwyżce stawek do portów pñ. brazylijskich. Zwyżka stawek frachtowych jest różna dla poszczególnych towarów. Bliższych informacji zainteresowanym załadowcom udziela linia wzgl. jej agenci.

Zwyżka stawek frachtowych: Hamburg/Brema - Londyn /"Verkehr"10/

Linie żeglugowe zrzeszone w Hamburg/Bremen - London Conference ze względu na stale wzrastające koszty eksploatacyjne zmuszone są podwyższyć z dniem 1. kwietnia 1951 r. stawki frachtowe dla relacji Hamburg/lub Brema - Londyn oraz Londyn - Hamburg i/lub Brema. Dla nowych stawek zastrzeżony jest jak uprzednio 10% rabat. Jak wiadomo stawki na tej linii były już raz podwyższone z dniem 1. stycznia 1951 r.

Zwyżka stawek frachtowych na linii antwerpijskiej.

Wg. informacji Polskich Linii Oceanicznych 15% dodatek zimowy stosowany w miesiącach od 1. grudnia do 15. marca na



linii antwerpijskiej / Hamburg - Amsterdam - Rotterdam - Antwerpia / w związku z ogólną podwyżką kosztów eksploatacyjnych będzie utrzymany nadal po okresie zimowym jako dodatek stąki.

Zwyżka stawek przeładunkowych w Gemui. /"Transport" 8/51/.

Od dnia 20 lutego 1951 r. wprowadzono nową zwyżkę taryfy za prace za- i wyładunkowe w porcie Gemui. Zwyżka ta wynosi 8%. Na posiedzeniu Sekcji Taryfowej przy wprowadzeniu nowej taryfy za prace za- i wyładunkowe postanowiono, że przez okres 3 miesięcy pobierany będzie nowy dodatek w wysokości 100 lirów od tony za wszystkie towary opakowane. Dodatek ten będzie doliczany do nowo obowiązującej taryfy. Opłaty za składowanie towarów na placach należących do Zarządu Portu zostaną po upływie 30 dni od dnia rozpoczęcia składowania podwyższone o 100%. Przepisy te obowiązują od dn. 1. marca 1951 r. Obostrzenia te mają na celu usprawnienie prac przeładunkowych w porcie, a więc zwiększenie jego przepus- towości. Zarząd Portu dodatkowo wyjaśnia, że krytyczna sy- tuacja zakorkowania portu została już przewyżczona. Zarząd Portu uruchomił dwa magazyny na terenie portu oraz zapewnił sobie dalsze magazyny na bliskim zapleczu / a więc w samym mieście i jego okolicy/. W porcie zwiększono rów- nież załogi robotników portowych.

Zwyżka opłat portowych.

W porcie Rotterdam nastąpiła 20% zwyżka opłat portowych. W związku z wprowadzoną od 1. marca 1951 r. zwyżką płacy robotników portowych władze portowe w Hamburgu i Bremie zo- stały zmuszone do zrewidowania opłat brzegowych. Oficjal- nie nie ustalono jeszcze jak wysoka będzie zwyżka - przewi- duje się, że będzie ona wynosiła przeciętnie 20%.

2. Załadunki do Australii /Deutsche Verkehrs-Zeitung 16/.

Rząd australijski zezwolił na wolny przywóz niżej podanych towarów, o ile zostaną one załadowane do dnia 30 czerwca 1951 r. Wylicza się następujące towary:

żelazne i stalowe płyty, sztaby, drągi, drut, rury ga- zowe i wodociągowe, rynny dachowe, tragary żelazne i stalowe.

3. Przesyłki towarów Antwerpia - Indonezja /D.V.Z. nr.16/.

Na skutek skarg o nieterminowym dostarczeniu towarów do burty statku, agenci towarzystw armatorskich N.V. Steom - vaart Mij. Nederland i Koninklijke Rotterdamsche Lloyd zwracają uwagę załadowcom, na klauzulę konosamentową regu- lującą czas dostawy towarów do burty statku. W wolnym tłu-



maczeniu brzmi ona następująco:

" Towary muszą znajdować się na nabrzeżu 24 godziny przed zapowiedzianym przybyciem statku, w innym wypadku nie podejmuje się gwarancji co do terminowego załadunku towaru"

Wyżej wymienieni armatorzy przypominają załodowcom, że obecnie nie zmuszeni są przestrzegać zastosowania tej klauzuli.

#### 4. Zmiana konosamentu "Freight Prepaid" w Trieście - "Verkehr" 8/51.

W Trieście Zjednoczenie Towarzystw Armatorskich oraz agentów linii żeglugowych rozesłało cyrkularz, w którym podają do wiadomości, że zgodnie z zarządzeniem niektórych konferencji żeglugowych, jak również na skutek zarządzeń wydanych przez władze portów krajowych i zagranicznych Europy płn. i pld. zarządza się z natychmiastową mocą, że konosamenty wystawiane dla towarów ładowanych w Trieście, a posiadające klauzulę "freight prepaid" wydawane będą załodowcom jedynie pod następującymi warunkami:

- 1/ że fracht płatny w lirach został istotnie złożony,
- 2/ że za fracht płatny w dewizach /w danej chwili jeszcze nie zwolnionych/ złożona będzie prowizoryczna gwarancja w postaci depozytu gotówkowego, czeku bankowego, gwarancji bankowej lub awizu bankowego potwierdzającego przekazanie odpowiedniej kwoty. Wysokość frachtu w lirach obliczona zostanie wg. oficjalnego kursu + 10%, podanego przez armatora statku.

#### 5. Czysty konosament - "Fairplay" 5.353.

W kwietniu 1950 r. Międzynarodowa Izba Handlowa na konferencji w Paryżu przyjęła nowy tekst zrewidowanej definicji czystego konosamentu.

"Czystym konosamentem" jest taki konosament, który nie posiada dopisanych klauzul, stwierdzających wyraźnie wadliwy stan towaru lub opakowania.

Uwaga: Konosament może być uważany jako czysty, nawet wówczas, jeżeli zawiera klauzule, które:

- 1/ nie stwierdzają zdecydowanie, że towar i/lub jego opakowanie są niewystarczające, lecz wysuwają sugestię, że może zejść tego rodzaju sytuacja /używane skrzynki, worki, bębny itp./.
- 2/ podkreślają, że armator nie jest odpowiedzialny za ryzyko związane z naturą towaru i/lub opakowania,
- 3/ zrzucają obowiązek armatora odnośnie znajomości wagi, objętości, ilości oraz technicznych właściwości towaru..



Międzynarodowa Izba Żeglugowa zaakceptowała zrewidowany tekst i daży do najwcześniejszego uznania nowej definicji czystego konosamentu.

6. Przepisy dot. transportu roślin do Rumunii i via Rumunia.

Wg. zawiadomienia Dyrekcji "Sovromtransportu" z Bukaresztu w rumuńskim Dzienniku Urzędowym nr. 50 z dnia 2. stycznia 1951 r. pod numerem 91.900/950 O.C. ukazało się zarządzenie ministerialne regulujące transport roślin do Rumunii i via Rumunia.

Zarządzenie to stwierdza, że:

- 1/ o ile przesyłka nie posiada świadectwa fitosanitarne-go, zabrania się przywozu oraz przewozu w tranzycie przez Rumunię roślin bądź poszczególnych ich części /owoce, kwiaty, nasiona, korzenie i kęby, materiały pochodzenia roślinnego dla celów przemysłowych/, bez względu na to, kto jest odbiorcą, lub też jaka ilość jest przewożona /zakaz dotyczy również próbek/.
- 2/ przywóz roślin z ziemią może nastąpić jedynie po uzyskaniu specjalnego zezwolenia Ministerstwa Rolnictwa. Zabrania się przywozu roślin z ziemią, o ile są zarażone przez chrząszczyka kolorado.
- 3/ świadectwa fitosanitarne muszą być wystawiane przez oficjalną władzę /Urząd Ochrony Roślin/ i obowiązują na okres 20 dni licząc od daty wystawienia, a wyjącając czas trwania transportu.
- 4/ dla łatwiejszego przeprowadzenia kwarantanny, jak również przestrzegania fitosanitarnych przepisów zezwala się na import/eksport lub tranzyt roślin i ich części przez następujące graniczne punkty kontroli celnej: Constanca, Galati, Ungheni, Episcopia-Bihorului, Curtici, Giurgiu.

Wszystkie dotychczas obowiązujące przepisy dot. kontroli fitosanitarnej przy imporcie/eksporcie oraz tranzycie via Rumunia zostają tym samym anulowane. Dalej zwiadamia się, że z dniem 15. listopada 1950 r. zostały zlikwidowane urzędy celne w Satmare /z placówką terenową w Halmeu/ i w Sibiu.

7. Klauzula f.o.b. w handlu argentyńskim -D.V.Z. 19/51.

Argentyńskie Ministerstwo Finansów poddało nowej interpretacji przepisy różnie dotychczas wykładane, a dotyczące obowiązku ubezpieczenia ryzyk transportowych w argentyńskich towarzystwach ubezpieczeniowych. Dotyczy to



przede wszystkim ustawy nr. 12.968. ubezpieczeniu na r-k odbiorcy przy towarach importowanych, lub na r-k wysyłającego przy towarach eksportowanych.

Dotychczasowy tekst ustawy, że nie przyjmuje się jakoby ryzyko transportu ciężarówki na odbiorcy w wypadku podania miejscowości argentyńskiej przy imporcie f.o.b., wykląda się obecnie: warunki f.o.b. z podaniem miejsca w kraju importującym uważa się tylko wtedy za dokonane, jeżeli towar ubezpieczony przez sprzedającego został zafrachtowany do podanego w kontrakcie miejsca w danym kraju /lokal handlowy lub magazyn/.

#### 8. Transport ładunków niebezpiecznych samochodami i statkami: "Transport" 8/51.

W uzupełnieniu do notatki p.t. "Transport towarów niebezpiecznych drogami lądowymi i wodnymi", zamieszczonej w BECH. nr. 2/51 z dn. 20. lutego 1951 r., omawiającej działalność i prace Konferencji Ekonomicznej dla Europy /E.C.E.-Economic Committee for Europe/ w zakresie uregulowania transportu towarów niebezpiecznych drogami lądowymi jak i statkami żeglugi śródlądowej, podajemy w wolnym tłumaczeniu dalsze dane dotyczące pracy poszczególnych sekcji w/w. Komisji.

Z końcem stycznia b.r. eksperci transportowi w ramach obrad Komisji Ekonomicznej dla Europy złożyli opracowany wstępny projekt dotyczący reglamentacji transportu towarów niebezpiecznych przy przewozie drogami lądowymi jak i śródlądowymi oraz powstających w związku z tym manipulacji przeładunkowych.

Projekt dotyczący przewozu drogami lądowymi obejmuje cały transport towarów niebezpiecznych, bez względu na używany środek lokomocji przy przewozie przez terytorium dwóch lub więcej państw układających się. Dodatek A, sporządzony na wzór dodatku I do IUEG /Internationale Uebergangsgütertarife/ wylicza warunki, które muszą być przestrzegane przy przewozie towarów niebezpiecznych drogami lądowymi /klasyfikacja, opakowanie, znakowanie towarów/. Dodatek B, podaje warunki bezpieczeństwa obowiązuje dla środków lokomocji, przepisy dotyczące technicznego stanu taboru samochodowego oraz znaki rozpoznawcze. O ile brak przepisów międzynarodowych, obowiązują przepisy poszczególnych państw. Sąd rozjemczy rozpatruje spory wynikłe między dwoma lub więcej krajami należącymi do układu. Państwa te zaś z kolei przyrzekają przedsięwziąć wszelkie kroki we własnym kraju, aby przeprowadzić na swoim terenie wykonanie wyroku sądu rozjemczego.

Dokładna treść dodatku A będzie później ogłoszona, po ukonaniu się nowego opracowania dodatku I do IUEG. Wypracowanie i uzgodnienie obu dodatków /A i I./ ma na celu ułatwienie kombinowanych transportów: samochodowo-kolejowych.



Dodatek B. ustala maksymalną wagę partii towarów niebezpiecznych /materiały wybuchowe, amunicja itp./ do 3.750 kg. na jeden wóz ciężarowy i 7.500 kg. na wóz ciężarowy z jedną tyłką przyczepką. Zaleca się stosowanie wozów o napędzie dieselowym. Z reguły ustala się wmontowanie ściany stalowej między kabiną szofera a skrzynią wozu jako zaporę. Gdy ściany zewnętrzne skrzyni są ze stali nie wymaga się specjalnych dalszych zabezpieczeń. Również w konstrukcji wozu-skrzyni wozu, jak tego wymaga naprz. ustawodawstwo belgijskie. Przepisy dotyczące wozów - cystern ustalone zostaną na następnym posiedzeniu.

Sekcja transportu niebezpiecznych towarów drogą lądową opracowała na wstępie przepisy dot. towarów wybuchowych, opierając się na bogatym ustawodawstwie francuskim. Zadaniem Sekcji było przy opracowaniu reglamentacji transportu ładunków niebezpiecznych drogami wodnymi uzgodnienie go z innymi środkami komunikacji. Z tego powodu postanowiono odłożyć klasyfikację ładunków niebezpiecznych, tymczasem, że poddano rewizji dodatek I do IUEG, a w dalszej linii uwzględnić trzeba przy klasyfikacji towarów przepisy z 1948 r. regulujące bezpieczeństwo osób na morzu. Dotychczas opracowane przepisy obowiązują jedynie dla przepisów dróg wodnych i dla określonej ilości towarów. Bez względu na wzajemne uzgodnienie przepisów dróg wodnych prace załadunkowe podjęte mogą być jedynie za zgodą miejscowych władz. Z zastrzeżeniem specjalnych wypadków prace te mogą być prowadzone tylko w ciągu dnia i muszą być bez przerwy doprowadzone do końca. Zabrania się pozostawienia jakiegokolwiek towaru niebezpiecznego na placu załadunkowym. Jako znak rozpoznawczy dla statków posiadających na pokładzie towary niebezpieczne ustanawia się umieszczenie w ciągu dnia wystarczająco dużego czerwonego cylindra, zaś w ciągu nocy zapalenia na widocznym miejscu jasnoczerwonego światła nad światłem jasnoniebieskim. Znaki te muszą być tak wyraźne, by mogły być rozpoznane już na odległość 2.000 m. od statku. Statki z ładunkami niebezpiecznymi muszą posiadać na pokładzie 2 wyszkolonych sterników oraz jednego pilota. W żegludze rzecznej określono odległość między holownikiem, a statkiem wciągającym towary niebezpieczne, jak również między dalszymi jednostkami załadunkowymi tymi samymi towarami. Przepisy te mają być wydawane przez miejscowe władze i dostosowane do warunków żeglugi /rzeka i sezony żeglugowe/. Władze miejscowe powinny również przedsięwziąć konieczne środki ostrożności, by w razie niebezpieczeństwa można było szybko i sprawnie odprowadzić statki z towarami niebezpiecznymi do innych miejscowości.

Przepisy dotyczące manipulacji towarami niebezpiecznymi obowiązują jedynie dla portów morskich, zaś dla por-



-tów rzecznych oraz innych punktów przeładunkowych zostaną one dopiero opracowane. Sekcja nie przygotowała jeszcze żadnego projektu wstępnego dla układu europejskiego, a wypracowała jedynie pewną ilość przepisów, które w sumie tworzyć będą pion przepisów reglamentacyjnych i które z kolei przez Komitet dla Transportu Wewnętrzznego rozesłane zostaną do poszczególnych państw z za-  
leśnieniem do wykorzystania przy opracowaniu przepisów krajowych.

#### 9. Nowa klauzula "Ryzyka Wojny" /Lloyd Anverois" 29.321./.

Z dniem 1. lutego 1951 r. Tow. Ubezpieczeń Morskich w Antwerpii wprowadziło nową klauzulę "ryzyka wojny" dla transportów morskich, a raczej wniosło pewne zmiany do klauzuli stosowanej od dnia 1. czerwca 1949 r.

Utrzymano sztywne zasady "Waterborne Agreement", lecz wniesiono pewną giętkość w pokryciu ryzyka wojny w wypadkach przeładunku.

Wiadomo ogólnie w jakich warunkach i z jakiego powodu ubezpieczyciele włączyli do klauzuli z 1938 r. słynny "Waterborne Agreement", który wyłącza pokrycie ryzyka wojny na lądzie. W okresie wojennym antwerpijskie towarzystwa ubezpieczeniowe wprowadziły klauzulę ryzyka wojny również i dla transportów lądowych, a Anglicy utrzymali aż do roku 1943 zasady "Waterborne Agreement". Nowa klauzula wprowadzona wówczas w życie przyznawała pokrycie ryzyka wojny w porcie przeładunkowym, podczas gdy klauzula z r. 1938 ograniczała to pokrycie do okresu 15 dni. Sytuacja ta przetrwała do 1945 r., kiedy w dniu 10. czerwca wprowadzono nową klauzulę, zupełnie odstępującą od sztywnych warunków "Waterborne Agreement". Gwarancja ubezpieczeniowa zaczynała się z momentem załadunku towaru na statek morski, a kończyła się z chwilą jego wyładunku - towar był ubezpieczony podczas całej reekspedycji, całego opóźnienia w podróży i całego przeładunku bez ograniczenia czasu trwania. Nawet w wypadku wyładunku w innym porcie niż port przeznaczenia - pod warunkiem że wyładunek miał miejsce poza kontrolą ubezpieczonego - ubezpieczenie było pokryte aż do momentu zdania lub sprzedaży towaru w tym porcie.

Na Międzynarodowej Konferencji Ubezpieczeniowej Transportowych, która odbyła się w Noordijk w Październiku 1948 r. towarzystwa ubezpieczeniowe postanowiły znowu stosować "Waterborne Agreement" w całej rozciągłości. Ustalono obowiązujące warunki i na tej podstawie Antwerpijskie Towarzystwa Ubezpieczeniowe wprowadziły klauzulę z dnia 1. stycznia 1949 r., pokrywającą ryzyka wojny dla transportów morskich. Stosowano sztywno "Waterborne Agreement" to znaczy ubezpieczenie biegło od momentu załadunku towaru na statek wychodzący i kończyło się z momentem wyładunku w porcie przeznaczenia. Wyłączono z ubezpieczenia każdy pobyt na lądzie, każdy transport kolejowy, samochodowy lub lichtugami. Określony został nawet limit czasu - jeżeli wyładunek nie mógł się rozpocząć w chwili przybycia statku, ubezpieczenie kończyło



się w każdym wypadku w 15 dni po jego przyjeździe do portu przeznaczenia. W zasadzie pokrycia ryzyka wyłącznie na statku morskim robiono wyjątek tylko w wypadku przeładunku i wówczas pokrycie kończy się 15 dni po przybyciu statku do portu, obojętne czy towar jest składowany na statku, w lichtudze lub na lądzie. Ubezpieczenie rozpoczyna się na nowo z chwilą załadunku towaru na drugi statek i okres pobytu na nim nie jest ograniczony.

1-go czerwca 1949 r. wprowadzono modyfikacje do tekstu klauzuli z 1-go stycznia. Dodano paragraf, który zapewnia pokrycie ubezpieczenia bez limitu czasu trwania, lecz jedynie od ryzyk min i/lub pływających lub zatopionych torped. Dla tych ryzyk gwarancja towarzystwa ubezpieczeniowego zaczyna się z chwilą załadunku rzeczy ubezpieczonej na statek lub na barkę, a więc po wydaniu z magazynu w miejscu, wymienionym w polisie jako początkowy punkt podróży i kończy się z chwilą wyładunku ze statku lub barki, a przed zdaniem do magazynu w miejscu przeznaczenia, wymienionym w polisie lub w pośrednim miejscu przeznaczenia w wypadku, gdy podróż kończy się w innym porcie niż przewidziany port przeznaczenia. Klauzula z dnia 1. czerwca 1949 była obowiązująca do dnia 1. lutego 1951 roku.

Na konferencji Międzynarodowego Związku Ubezpiecz. Transportowych, która odbyła się w październiku 1950 r. w Eastbourne postanowiono wprowadzić pewne zmiany do klauzuli "ryzyka wojny" Antwerpijskie Towarzystwa Ubezpieczeniowe wprowadziły na tej podstawie nową klauzulę "ryzyka wojny dla transportów morskich - z dnia 1-go lutego 1951 r.". Tego samego dnia Institute of London Underwriters wprowadził nowe "Institute War Clauses". Wprowadzone zmiany dotyczą 3 punktów, a mianowicie:

- 1/przybycia do portu wyładunkowego,
- 2/miejsca przeładunku
- 3/ustania ryzyk w innym porcie niż przewidziany port przeznaczenia.

W klauzuli z 1-go czerwca 1949 r. powiedziano, że gwarancja ubezpieczyciela kończy się z chwilą wyładunku rzeczy ubezpieczonej ze statku morskiego i nie może być w żadnym wypadku przedłużone poza okres 15 dni, licząc od północy dnia w którym statek morski wszedł lub został bezpiecznie zakotwiczony w końcowym porcie wyładunku. Aby uniknąć sporu na temat dokładności określenia momentu przybycia i zakotwiczenia statku w porcie przeznaczenia, ubezpieczyciele zdecydowali w nowej klauzuli obowiązującej od dnia 1. lutego 51r. przesunąć czas trwania ubezpieczenia do momentu nie następującego żadnych powodów do dyskusji, to znaczy przybycia statku do końcowego portu wyładunku.

Nowy tekst /§ 3. pkt. b./ brzmi w wolnym tłumaczeniu jak następuje:

" Ubezpieczenie kończy się z chwilą wyładunku rzeczy ubezpieczonej ze statku morskiego i nie może być w żadnym wypad-



" Ubezpieczenie kończy się z chwilą wyładunku rzeczy ubezpieczonej ze statku morskiego i nie może być w żadnym wypadku przedłużone poza okres 15 dni licząc od północy dnia przybycia statku morskiego do końcowego portu wyładunkowego".

Nowy pkt. c §3 odnośnie przeładunku, zawiera główną zmianę. Klauzula z 1-go czerwca 1949 r. mówiła, że ryzyko wojny w porcie przeładunkowym nie będzie pokryte po zakończeniu okresu 15 dni, licząc od dnia kiedy statek wszedł i został bezpiecznie zakotwiczony i że z momentem załadunku na pokład statku, który ma iść dalej ryzyko zostaje na nowo podjęte. Tekst ten stwierdza wyraźnie, że przeładunek ma się odbywać w tym samym porcie.

Nowy tekst mówi również, że ryzyko wojny nie będzie pokryte po okresie 15 dni, po przybyciu do portu przeładunkowego i zostanie wznowione z chwilą załadunku na pokład następnego statku. Niemniej podczas tych 15 dni ubezpieczenie nie traci ważności, obojętnie czy towar oczekuje w porcie, gdzie przybył pierwszym statkiem, lub został reekspediowany do innego portu, gdzie zostanie załadowany na dalszy statek. Np. jeżeli towar ma być przewieziony z Dunkierki do Rio de Janeiro z przeładunkiem w Antwerpii i jeżeli na skutek pewnych okoliczności statek do Rio nie ładuje w Antwerpii lecz w Gandawie, podróż z Antwerpii do Gandawy będzie ubezpieczona, pod warunkiem, że odbędzie się w okresie 15-dniowym, po przybyciu statku z Dunkierki do Antwerpii.

Nowy tekst §3 pkt. c., który podajemy w wolnym tłumaczeniu, został sformułowany jak następuje:

" Ubezpieczenie ustaje również po upływie okresu 15 dni, licząc od północy dnia przybycia statku morskiego do portu lub pośredniego miejsca przeładunku, do końca przeładunku w tym porcie, w tej miejscowości lub w każdym innym miejscu. Gwarancję podejmuje się z chwilą załadunku rzeczy ubezpieczonej na pokład statku morskiego podejmującego podróż. Podczas tego okresu 15-to dniowego ubezpieczenie nie traci mocy, obojętne czy rzecz ubezpieczona jest składowana, czy jest reekspediowana z jednego statku morskiego na drugi".

Trzecia zmiana dotyczy ustania pokrycia ryzyk w innym porcie, niż port przeznaczenia. Klauzula z dnia 1-go czerwca 1949 r. mówi, że w wypadku, gdy korzystając z uprawnień jakie daje umowa o przewóz, armator lub czarterujący zakończą podróż w innym porcie lub miejscu niż to które było przewidziane, ten port lub miejsce będą uznane za końcowy port wyładunku.

Tutaj także ubezpieczyciele chcieli uniknąć wszelkich powodów do sporów. W niektórych wypadkach kapitan zakańczal podróż nie dlatego, że wykorzystywał możliwość, którą mu dawał konosement lub czarter-partia, ale ponieważ władze zmuszały go do wyładunku towaru i zakończenia podróży. Dlatego też nową klauzula określa poprostu, że w wypadku gdy umowa o przewóz wygasa w porcie lub miejscu innym niż miejsce przeznaczenia, ten port lub to miejsce



będą uważane za końcowy port wyładunku i pokrycie ryzyk przez ubezpieczyciela zakończy się wg. warunków stawianych w klauzulach.

Nowy tekst, nowej klauzuli ryzyka wojny nie zmienia zasadniczo pokrycia przyznanego przez ubezpieczyciela, zawiera niemniej sprecyzowanie pewnych wypadków, które mogłyby stworzyć podstawy do sporu.

#### 10/. Znaczenie Budowli Komunizmu dla Transportu.

Rada Ministrów Z.S.R.R. szeregiem uchwał wskazała narodom Związku Radzieckiego nowe przedsięwzięcia pokojowego budownictwa, zbliżającego je do komunizmu. Postawiono przed narodami ZSRR zadanie zbudowania w krótkim czasie gigantycznych zespołów hydro-energetycznych a mianowicie:

- 1/. zapory kujbyszewskiej na Wołdze z elektrownią i kanałami nawadniającymi.
- 2/. zapory stalingradzkiej na Wołdze również z elektrownią i kanałami nawadniającymi.
- 3/. dostępnego dla żeglugi kanału Turkmeńskiego z elektrowniami i siecią nawadniającą.
- 4/. zapór w Kachówce na Dnieprze, w Melitopolu na Mełonnej z elektrowniami kanałami nawadniającymi: Południowo-Ukraińskim i Północno-Krymskim.
- 5/. przyśpieszenie oddania do użytku kanału żeglugowego Wołga - Don z Cymlańskim zbiornikiem wodnym, elektrownią i siecią nawadniającą.

Budowy te mają kolosalne znaczenie dla wielu dziedzin gospodarki ZSRR, a na odcinku transportowym także dla reszty Europy. Położenie zbiorników wodnych i kanałów stwarza mianowicie system żeglugi śródlądowej południowych połączeń Związku Radzieckiego, umożliwia bezpośrednią komunikację z odległych części Związku Radzieckiego przez Morze Czarne i Dunaj względnie Dniepr i przewidzianą w Polskim Planie 5-letnim drogę wodną Wschód - Zachód z istniejącą siecią wodną reszty Europy. Z drugiej strony nowe budowy wodne Związku Radzieckiego łączą się z wybudowanymi przed wybuchem drugiej wojny światowej kanałami Białomorskim i Moskiewskim, które już wtedy połączyły Moskwę z morzami Bałtyckim, Białymi Kaspijskim oraz Bałtyk z Morzem Białym.

Z powyższym systemem wiąże się najściślej trzy nowe budowle. Pierwszą z nich jest zapora Kujbyszewska. Mieścić się ona będzie na pętli Wołgi powyżej Kujbyszewa. Jej trzon zasadniczy stanowić będzie gigantyczna betonowa elektrownia oraz przepusty wodne. Elektrownia ta o mocy 2 mil.kilo -



watów dostarczać będzie energię w całość 2/3 moskiewskiemu węzłowi energetycznemu. Reszta energii zostanie zużyta na potrzeby rejonu Kujbyszewskiego i Saratowskiego oraz na nawodnienie stepów nadwołżańskich. Przedłużeniem zapory, będą dwa potężne wały ziemne, zabezpieczające tworzący się zbiornik wodny. Zapora służyć będzie równocześnie jako most dla zelektryfikowanej magistrali kolejowej łączącej moskiewski okręg przemysłowy z Magnitogorskiem, Karamandą, Zagłębiem Kuźnieckim i Republikami Środkowej Azji. Ponadto będzie również mostem dla ruchu kołowego. Poniżej i powyżej zapory biorą początek liczne kanały nawadniające, zaopatrzone w stacje pomp dla podnoszenia wody na jeszcze wyższy poziom. Nawodnią one step na obszarze ca. 1 mil. ha. stwarzając w ten sposób wspaniałe warunki dla rozwoju rolnictwa i hodowli. W głównym członie zapory mieścić się będą również potężne śluzy zdolne przepuścić statki o tonażu dotychczas na Wołdze nie stosowanym.

Drugą z kolei jest zapora Stalingradzka. Podobna ona będzie w konstrukcji do zapory Kujbyszewskiej. Energia jej elektrowni o sile 1,7 mil. kilowatów oddawana będzie węzłowi energetycznemu Moskwy, Centralnemu Czarnoziemnemu Okręgowi, przedsiębiorstwom miast Stalingradu, Saratowa, Astrachania oraz pompom systemu nawadniającego. Przebiegającą przez zaporę zelektryfikowana magistrala kolejowa, połączony Astrachan z Zagłębiem Donieckim i Moskwą. Zapora zezwoli na nawodnienie 13 mil. ha. bogatych stepów nadwołżańskich i przykaspjskich. Podobnie jak przy zaporze Kujbyszewskiej buduje się tutaj śluzy dla żeglugi.

Również w Stalingradzie bierze swój początek kanał Wołga-Don, mający pod względem transportowym największe znaczenie pośród omawianych budowli. Kanał ten, którego budowa zostanie ukończona w 1951 r., składa się z właściwego kanału długości 101 km., posiadającego 13 śluz, 10-13 m. wysokości każda, zapory wodnej na Donie w Stacji Cymlańskiej, szeregu zapor pomocniczych z śluzami między Stacją Cymlańską a Rostowem oraz z sieci nawadniającej teren powierzchni 750 tys. ha. Długość całego systemu kanałowego od Stalingradu do Rostowa wynosi ca. 540 km. Zapora wodna Stacji Cymlańskiej tworzy olbrzymi zbiornik wodny i podnosi poziom wody o 26 m. tak, że na właściwym kanale, kończącym się w pobliżu miasta Kakać nad Donem, oszczędzono budowy jednej dodatkowej śluzy. 13 śluz wspomnianych wyżej koniecznych jest ze względu na szczególnie wysoki poziom wododziału, wynoszący 44 m. ponad poziom zbiornika Cymlańskiego oraz 88 m. ponad poziom Wołgi. Z tych to przyczyn na kanale od strony Wołgi buduje się 9 śluz, a od strony Donu 4 śluzy. Kanał będzie zasilany wodą ze zbiornika Cymlańskiego przez 3 stacje pomp, podające w ciągu jednej sekundy na najwyższy punkt kanału 45 m<sup>3</sup> wody. Ponad kanałem zostanie przerzuconych 13 mostów drogowych i kolejowych. Od Kakać do Stacji Cymlańskiej droga wodna wieść będzie zbiornikiem, który z natury rzeczy posiadać będzie odpowiednią głębokość, a po przebyciu śluzy w samej zaporze Cymlańskiej, na odcinku do Rostowa przebiegać będzie Donem. W tym celu buduje się względnie już zbudowano na Donie 5 jazów, zaopatrzonych w śluzy. Jazzy te eliminują zbytecz-



ne krzywizny i mielizny dolnego biegu Donu. Zapora Cymlańska posiada również elektrownię dającą między innymi energię dla stacji pomp kanału Wołga - Den i pomp kanałów nawadniających oraz stanowi most dla zelektryfikowanej linii kolejowej, łączącej prawy i lewy brzeg Donu. Również w niektórych jazach zostały zainstalowane elektrownie wodne.

Następna z kolei budowla, a mianowicie Kanał Turkmeński, łączy się tylko pośrednio z omawianym poprzednio systemem, gdyż kończy się on w Morzu Kaspijskim. To pośrednie połączenie polega na tym, że statki spływające po Wołdze, po przebyciu Morza Kaspijskiego mogą kontynuować dalszą podróż po kanale Turkmeńskim i Amu-Darii do Republik Środkowej Azji. Kanał zaczyna się powyżej delty Amu-Darii i poprzez pustynię Karakum przebiega do portu Krasnowońsk nad Morzem Kaspijskim. Na kanale znajdować się będzie główna zapora koło Tachia-Tasz, która skieruje wody z Amu-Darii do kanału oraz dwie zapory na samej jego trasie. Wszystkie te zapory zaopatrzone będą w śluzy dla statków oraz w elektrownie wodne. Długość samego głównego kanału wynosić będzie 1.100 km. Zasadniczym zadaniem Kanału Turkmeńskiego jest zamienienie pustyni Kara-Kum w olbrzymią bazę uprawy bawełny i innych roślin podzwrotnikowych oraz hodowli rasowego bydła. Stanie się to możliwe przez zastosowanie sieci kanałów nawadniających olbrzymich rozmiarów. Kanał Turkmeński zbierze będzie w tym celu wodę, która dotąd wpadała bezużytecznie do Morza Aralskiego. Jednak dalekowszeczne plany Rządu ZSRR mają również na uwadze potrzeby energetyczne i transportowe zaniebanych za czasów caratu terenów. Zapora pod Tachia-Tasz powiększy znacznie spławność Amu-Darii i to nie tylko w górę rzeki, ale także według przewidywań uczonych rodzimych, poniżej zapory, jak również na rzece Syr-Darii. Teza ta opiera się na tym, że na skutek zmniejszenia dopływu wód Amu-Darii do Morza Aralskiego, poziom tego morza musi się po pewnym czasie poważnie obniżyć. Pociągnie to za sobą zwiększony spadek wody na wymienionych rzekach. W rezultacie silniejszy prąd spowoduje likwidację mielizn oraz u niemożliwi osadzanie się wyjątkowo w tych rzekach obfitego mułu.

Zespół budowli ukraińskich składa się z kanału Południowo-Ukraińskiego, z kanału Północno-Krymskiego, z zapor wodnych w Kachowce na Dnieprze i w Melitopolu na Mołdonnej, kanałów dopływowych i sieci kanałów nawadniających. System bierze swój początek od słynnej zapory Dnieproges. Nadwyżka wód wiosennych Dniepru zostaje skierowana do rzeki Mołdonnej i łącznie z nadmiarem jej wód zostaje zebrana w zbiorniku Melitopolskim, skąd jako kanał Południowo - Ukraiński biegnie do miejscowości Askania - Nowa. Tutaj łączy się z kanałem doprowadzającym nadwyżki wody z nowobudowanej zapory w Kachowce i dalej po przebyciu Siwaszu, jako kanał Południowo - Krymski podąża do Kereza. Kanały te potęgają



siecią nawadniającą oddają do użytku rolnictwa olbrzymie pola - cie stepów południowej Ukrainy i północnego Krymu - nie przewiduje się jednak, wykorzystania ich w większym stopniu dla celów transportu wodnego. Poważne znaczenie dla transportu będzie miała zapora wodna na Dnieprze w Kachowce, zaplanowana w zespole nowoczesnych śluz.

Krótki ten przegląd daje nam obraz jak wielkie znaczenie mają dla różnych dziedzin gospodarki Związku Radzieckiego Stalinowskie Budowle Komunistyczne. Na odcinku transportowym stwarzają one nowe perspektywy dla radzieckiej żeglugi śródlądowej.

Do Wielkiej Rewolucji Październikowej, Wołga nie odgrywała należytego znaczenia dla transportu, a to ze względu na nieregulowany jej bieg i przemieszczające się mielizny w górnym biegu. Dopiero władza radziecka, należycie doceniając rolę transportu wodnego, przystąpiła do wielkich prac mających na celu rozwój żeglugi śródlądowej. W niesłychanym tempie zbudowano w ramach Stalinowskich Pięciolatek potężny węzeł komunikacyjny, jakim jest kanał Białomorski. Kanał ten przebiega od Leningradu Nową, jeziorą Ładoga, do jeziora Onega. Od jeziora Onego do Morza Białego przekopano kanał im. Stalina. U ujścia kanału do Morza Białego rozbudowano przystań Białomorską na nowoczesny port. Na Wołdze zbudowano 4 zapory wodne z odpowiednimi zbiornikami z których - najważniejsze to Ugliczka i Szerbarkowska. Tworzą one uregulowaną magistralę wodną na przestrzeni 270 km. Oprócz tego Szerbarkowski zbiornik wodny w pełni zabezpiecza żeglowność rzeki na kilkaset kilometrów poniżej zapory przez odpowiednie regulowanie stanu wody w okresie suszy letniej. Szerbarkowski zbiornik wodny połączony został przez rzekę Szeksnę, jezioro Białe i kanał Mariński z jeziorem Onega. W ten sposób kanał Bałtycko - Białomorski uzyskał połączenie z systemem wołżańskim umożliwiając stosowanie transportu wodnego przy przewozie towarów między Leningradem a okręgami nadwołżańskimi. Równocześnie zbudowano kanał żegludowy Moskwa - Wołga, włączając tym samym Moskwę w olbrzymią sieć żeglugi śródlądowej. Potężnie rozbudowany port moskiewski zakłada w barki wyroby przemysłowe okręgu moskiewskiego dla wielu republik Związku Radzieckiego i wyładowuje surowce i żywność na zaspokojenie potrzeb Moskwy. Już w ramach powojennej 5-letki przeprowadzono poważne prace nad usprawnieniem żeglugi śródlądowej. Zrekonstruowano i zwiększono przepustowość zniszczonych przez faszystowskich najeźdźców kanałów i urządzeń wodnych, zbudowano liczne nowe zapory, z których dla żeglugi europejskiej części Związku Radzieckiego największą rolę gra zapora na praw brzeżnym dopływie Wołgi - Kamie - zabezpieczająca w suchej porze roku odpowiednią żeglowność środkowego biegu Wołgi.

Zapora Kujbyszewska i Stalingradzka regulujące dolny bieg Wołgi, wielokrotnie przewyższają wymiarami i znaczeniem dotychczasowe budowle i są największymi tego rodzaju budowlami na świecie. Czynią one z Wołgi potężną magistralę wodną, której przepustowość oblicza się na równą 40- nowoczesnym magistralom kolejowym. Rozmiary drogi żegludowej pozwolą na obsługiwanie jej --





Schemat orientacyjny głównych połączeń żeglugi śródlądowej, związanych bezpośrednio z Stalinowskimi Budowlami Komunistycznymi.



statkami o rozmiarach średnich statków pełnomorskich. Już obecnie opracowane są nowe typy kabinowych pasażerskich statków pasażerskich, potężnych holowników i ślizgowych barków specjalnie przystosowanych do przewozu donieckiego węgla. Uczeń rodzimej budowlanej, również możliwości uruchomienia na kanałach statków o napędzie elektrycznym. Pobierają one tania energię elektryczną z potężnych mocy, przeprowadzanych wzdłuż trasy przewodów. Daje to poważne oszczędności węgla i ropy.

Przewidywany jest również wzmożony przewóz ropy naftowej z Baku, Krasnowodsku i Embu nowoczesnymi tankowcami i do tego celu przystosowanymi barkami do rejsów okręgów ZSRR, a mianowicie w górę Volgi do Stalingradu, Kujbyszewa, Gorkiego i Moskwy, kanałem Turkmeńskim do radzieckich republik środkowej Azji oraz kanałem Czornomorskim na Ukrainę. Kanał Złoty Doniecki, Donieckiego skierowany zostanie najekonomiczniejszą drogą, jaką jest żegluga śródlądowa do portów nadwołżańskich i morza Kaspijskiego, a także do Azji, której zasadniczym centrum uprawy w ZSRR jest obecnie Turkiestan, Uzbekistan, Kazachstan, Tadżykistan i Kirgizistan, a którego potężną produkcję uwiela krótki się dzięki osiedleniu pustyni Karakum, skierowaną do portu krasnodarskiego do europejskiej części ZSRR oraz przy pomocy eksportowej do państw Demokracji Ludowej. Kanał Złoty Doniecki i budowa Turkmenistanu otrzymujące dotychczas potrzebne dla nich drzewo kosztownym transportem z Uralu, zaspotrywane będą z Uralu nowymi drogami wodnymi. W Donieckiej specjalności opracowali już typ tratw nadających się do transportu na wielkich odcinkach wodnych. Nie ma tu także potrzeby faktu, że dzięki potężnej sieci kanałów nadających się do transportu, będących częścią składową wielkich budowlanych, tereny położone w ich zasięgu stają się wielkimi ośrodkami produkcji rolnej oraz hodowlanej i będą korzystać przy wywozie swych produktów z omawianych magistral wodnych. Właśnie wcześniej nowopowstałe zapotrzebowanie tych dotychczas pustynnych okręgów na artykuły przemysłowe będzie dostarczane tą samą drogą.

System wulkanizacji - dalski poł czony jest przez rzekę Gzarnę z potężną arterią wodną Dniepru. I tutaj władze Związku Radzieckiego gruntownie zmieniły charakter rzeki przez budowę zapór wodnych, likwidujących szereg zbiorników niebezpiecznych dla żeglugi porohy. Prace melioracyjne na Białorusi ulepszyły poł czenie tej arterii wodnej z Białymiem za pośrednictwem Niemna i Dźwiny. Poł czenie te nie są w stanie przepuścić potężnych jednostek pływających, które stosowane będą w rejonach stalinowskich budowlanych dolnego i średniego Dniepru, zabezpieczając jednak w zupełności swobodną wymianę produktów rolnych i drzewnych w rejonach zachodniej części Związku Radzieckiego. W dolnym biegu



Dniepru wydatnie ulepszany będzie transport rud z Krzywego Rogu i Nikopola.

Rozbudowanie systemu żeglugowego na Dnieprze ma natomiast szczególne znaczenie dla wymiany handlowej państw Demokracji Ludowej ze Związkiem Radzieckim do czego jeszcze powrócimy.

Wszystkie omawiane systemy wodne służyć będą naturalnie również do obsługi połączeń lokalnych. Pierwszorzędne ich znaczenie polega jednak na możliwości transportu wodnego bez przeładunku, między odległymi od siebie częściami Kraju Rad. Odciąży to w poważnym stopniu transport kolejowy i da olbrzymie oszczędności państwu radzieckiemu. Stanowiąc będzie również odciążenie dla pełnomorskiej żeglugi radzieckiej przez stworzenie połączeń śródlądowych między Morzem Czarnym i Kaspijskim, a Bałtykiem i Morzem Białym.

Rozwój radzieckiej żeglugi śródlądowej gra potężną rolę również dla krajów Demokracji Ludowej. Wzmocniona wymiana handlowa tych krajów ze Związkiem Radzieckim, olbrzymia pomoc kraju Rad w dziedzinie surowców i dóbr inwestycyjnych zyska w połączeniach wodnych ekonomiczną i wygodną drogę. Kraje Demokracji Ludowych z tych między innymi przyczyn rozbudowują w ramach swych planów gospodarczych własne sieci żeglugi śródlądowej. Wymienić tu należy Rumunię, która buduje kanał Dunaj - Morze Czarne, skracający znacznie tę drogę wodną. W ramach Polskiego Planu 5-letniego rozbudowuje się trasę wodną Wschód - Zachód, mającą poważne znaczenie zarówno dla obrotów Związku Radzieckiego z Polską, jak również dla tranzytu między ZSRR a Niemiecką Republiką Demokratyczną. W wyniku tego bawełna z republik Środkowej Azji i ruda z Krzywego Rogu uzyskują nową, na całej trasie spławną, drogę przewozu do prawie wszystkich krajów Demokracji Ludowych, a mianowicie Dunajem do Rumunii, Bułgarii, Węgier i Czechosłowacji, a Dnieprem i polskim systemem żeglugowym Wschód - Zachód do Polski i N.R.D. W ten sposób uzyskuje się również połączenie radzieckiej żeglugi śródlądowej z systemem żeglugowym Europy Zachodniej.

Uchwały Rządu ZSRR o budowie gigantycznych hydrozespołów spotkały się ze zrozumiałym entuzjazmem społeczeństwa radzieckiego. Uczeń radziecki tworzą komisję rozwiązującą zagadnienia związane z budową i eksploatacją Stalinowskich Budowli Komunistów, pracownicy szeregu przedsiębiorstw deklarują przyspieszenie dostaw nowoczesnych mechanizmów i innych koniecznych do budowy wyrobów przemysłowych, transportowcy zobowiązują się do skrócenia czasu przewozu olbrzymiej ilości materiału potrzebnych dla budowli.

Na terenach objętych budowami wyrastają nowe miasta dla pracowników, powstają nowe linie kolejowe i szosy, pracują kolumny geologów i geodetów, na trasie kanału Wołga - Don prace już dogbiegają końca. Przy potężnych zadaniach stosuje się maszyny o nieznanym poza granicami Związku Radzieckiego rozmiarach, jak np. ekskawatory o pojemności czerpaka 14 m3 ziemi, maszyny nowych typów skonstruowane specjalnie dla celów stalinowskiego budowni-



stwa. Wprowadza się w życie nowe opracowane przez radzieckich techników metody pracy na budowlach.

Wielkie Stalinowskie Budowle wykazują raz jeszcze pokojową politykę Związku Radzieckiego i są dalszym etapem w drodze narodów radzieckich do komunizmu.

Literatura:

Ekonomiczeskaja Geografia SSRR - Baranskij.  
Ekonomiczeskaja Geografia Zarubieżnych Stran - Witwer.  
Znanie - Siła /miesięcznik/  
Technika Mołodzieży /miesięcznik/  
Ref. Ob. Mince na V. Plenum KC PZPR.  
Codzienna prasa radziecka.



