



BIULETYN EKONOMICZNY C.HARTWIG

dod. do B.E.C.H. nr. IX/51

| L.p. | T r e ś ć | Strona |
|------|--|--------|
| 1. | Nowe możliwości składowania przesyłek w porcie I s t a n b u ł | 1 |
| 2. | Planowanie budowy rafinerii ropy naftowej w porcie D u r b a n | 1 |
| 3. | Transport cementu statkami-cysternami | 1 |
| 4. | Na marginesie poradnictwa Hartwiga Zasięganie informacji odnośnie transportu przez Centrale Handlu Zagranicznego | 1 |
| 5. | Awizowanie przesyłek importowanych przy zaku - pach c.i.f. - porty polskie | 2 |
| 6. | Niedociągnięcia przy imporcie towarów z N.R.D. | 4 |
| 7. | Zniżka opłat magazynowych w Genui | 4 |
| 8. | Znakowanie żelaza wysyłanego do Zatoki Perskiej | 5 |
| 9. | Wysyłka próbek handlowych do Brazylii | 6 |
| 10. | Stanowisko Banku Handlowego w Warszawie odnoś- nie "poprawek" i "dopisków" w konosamentach, po- lisach i tp. dokumentach | 6 |
| 11. | Prawo załadowcy do roszczeń przeciwko przewoź - nikowi przy konosamentach imiennych | 7 |
| 12. | Opakowanie towarów przeznaczonych do transportu morskiego | 8 |
| 13. | Kilka uwag na temat przejęcia czynności celno- spełdycyjnych przez C. Hartwig S.A. | 9 |
| 14. | Czechosłowacko - polska taryfa towarowa z por- tami nad Odrą | 10 |
| 15. | Punkty przejścia w komunikacji N.R.D.-Trizonia | 10 |

1. Nowe możliwości składowania przesyłek w porcie Istanbuł -
"Verkehr" 38.

Zarząd Portu w Istanbule wydał szereg zarządzeń, mających na celu opanowanie rozpaczliwej sytuacji zakorkowania portu. Opróżnione położone nad nabrzeżem Corne d'Or magazyny celne z starych maszyn i złoma, uzyskując w ten sposób kilka tysięcy m.2 powierzchni magazynowej dla towarów celnych. Nadto zarządzono przeniesienie poczty bagażowej i towarowej z Sirredji - Kai, oddając dalszą powierzchnię magazynową do dyspozycji. Zarząd Portu planuje budowę barek, które miałyby służyć jako tymczasowe magazyny dla towarów magazynowych krótkoterminowo. Rozpoczęto prace nad budową nowego nabrzeża o długość 310 m. i magazynu portowego o pow. 15.000 m2.

2. Planowanie budowy rafinerii ropy naftowej w porcie Durban -
"Daily Freight Register" 16.836.

Departament Handlu i Przemysłu Unii Płd.-Afrykańskiej podaje do wiadomości o zakończeniu prac związanych z planowaniem budowy rafinerii ropy naftowej w porcie Durban. Ogólna przepustowość urządzeń i tanków ropnych wyniesie 200.000.000 galonów ropy nieczyszczonej rocznie. Rafinerie będą mogły dostarczyć ok. 21,5% gazoliny, 6,7% nafty oczyszczonej, i 33,4% nafty oczyszczonej dla celów oświetlenia, 20,7% olejów dieselowskich do motorów i 9,7% olejów dieselowskich dla celów przemysłowych, w stosunku do ogólnych potrzeb państw płd. Afryki.

3. Transport cementu statkami - cysternami - "Lloyd Anversois"
29,476

Wielkie przedsiębiorstwo szwedzkie "Skanska Cement A/B" przerobiło ostatnio dwie swoje jednostki na statki - cysterny, przeznaczone specjalnie do przewozu cementu luzem, wprowadzając tym samym nowy rodzaj transportu cementu morzem. Statki te będą kursowały między wielką fabryką cementu Stora Vika położoną 50 km. na południe od Sztokholmu, a Sztokholmem. Każdy ze statków może w ciągu 7 godzin załadować 1.800 ton cementu za pomocą specjalnych urządzeń zainstalowanych na pokładzie i w ten sam sposób wyładować je w ciągu 9 godzin. Czas przeładunku zostaje poważnie zmniejszony, jak również uproszczona obsługa, zredukowana do jednego człowieka na pokładzie i jednego na nabrzeżu. Jeżeli w porcie nie ma silosów do składowania cementu luzem, statki są wyposażone w urządzenia napełniające, ważące i automatycznie zamykające worki. Dzięki temu cement workowany na statku może być bezpośrednio przeładowywany na samochody lub wagony kolejowe i przetransportowywany dalej w głąb kraju.

Na marginesie poradnictwa Hartwiga

4. Zasięganie informacji odnośnie transportu morzem przez Centrale Handlu Zagranicznego

Centrale Handlu Zagranicznego zgodnie z ustalonym schematem organizacyjnym polskich przedsiębiorstw handlu zagranicznego powinno zwracać się po wszystkie informacje trans-

portowe, dotyczące wyboru drogi przy transporcie morskim do Hartwiga, a także z kolei, po zasięgnięciu informacji via Polfracht zbiera potrzebne dane od P.L.O., UBCo., Agencji Morskiej i ewent. ASL. i przekazuje je Centrali H.Z. z odpowiednim komentarzem.

Niestety, nie wszystkie Centrale H.Z. przestrzegają drogi służbowej, a często zwracają się bezpośrednio do armatorów czy MAG-u, czy nawet wprost do agenta obcych linii zagranicą.

Zilustrujemy poniżej tego rodzaju wypadek i wykażemy wszystkie jego niedociągnięcia, wady oraz straty związane z tego rodzaju postępowaniem w naszej gospodarce planowej.

Jedna z Central H.Z. zwróciła się do agenta obcej linii żeglugowej z prośbą o udzielenie informacji odnośnie kosztów transportowych przy przewozie do Szwajcarii, a więc w transporcie zamianym: morze - żegluga śródlądowa - Renem w głąb lądu. Otrzymane informacje były wprawdzie miarodajne, nie uwzględniały jednakże zupełnie polskich interesów. Stawki podane przez agenta były zryczałtowane, a więc nie podano wysokości kosztów za poszczególne odcinki drogi, czy też za poszczególne czynności, jak np.: za przewóz morski, za przewóz rzeczny Renem, za przeładunek w porcie morskim, za usługi spedycyjne itp. Dalej agent podał, że jedynym towarzystwem przyjmującym towar za konosamentem bezpośrednim jest KNSM, a fracht za odcinek drogi morskiej miał być opłacony w florenach.

Przyjęcie podanych wyżej warunków nie odpowiada zupełnie polskim interesom dewizowym. Moment oszczędności dewiz został w ofercie pominięty, gdyż zalecała ona opłacenie kosztów drogi morskiej we florenach, a nie w złotych; nie został również uwzględniony moment celowości transportu, gdyż oczywiście byłby przewóz statkiem polskim, a nie holenderskim. W sekwencji dana Centrala musiała zwrócić się ponownie o informacje, tym razem do Hartwiga, który całą sprawę rozpracował od początku. Zwrócił się via Polfracht do P.L.O. w celu uzyskania informacji odnośnie kosztów za przewóz morzem statkiem polskim, a następnie do swojego agenta zagranicą, by uzyskać ofertę na dalszy przewóz partii z rozbiorem kosztów na poszczególne pozycje, tzn. przeładunek, fracht rzeczny itp.

Po uzyskaniu wszystkich potrzebnych danych i dokładnym przeanalizowaniu elementów, Hartwig wybiera najkorzystniejsze połączenia ze względu na interesy polskiej gospodarki, a więc uwzględniając aspekty dewizowe i aktualne możliwości polskiego tonażu - przekazuje je do wiadomości i wykorzystania Centrali H.Z. wraz z odpowiednim komentarzem.

Na marginesie poradnictwa Hartwiga

5. Zwiz - nie przesyłek importowanych przy zakupach c.i.f. - porty polskie

Ważną koniecznością sporządzania planów operatywnych, dekadowych i dobowych dla Zarządu Portów oraz innych usługodawców, stawia przed dyrektora portowego wobec problemu posiadania dokładnych informacji o towarze. W szczególności chodzi tu o możliwie jaknajściślejsze dane co do terminów nadejścia towaru do portu, rodzaju i wagi towaru, nazwy statku i tp.

rów dopiero po upływie określonego okresu składowania, np. po upływie 30 dni opłaty zostały czterokrotnie podwyższone. Za rządzenie to miało spowodować szybszą wysyłkę towarów z terenu portu w głąb zaplecza. Ze względu na poprawę sytuacji zniesiono od dnia 1. września zbyt rygorystyczne przestrzeganie terminów i okresów składowania. Opłaty za składowanie towarów pierwszej kategorii wynoszą:

| | | | |
|-------------------------|-----------|------|---------------|
| od 1-go dnia do 30 dnia | -dziennie | 7.- | lirów/za tonę |
| " 31-go " " 60 dnia | - " | 15.- | " / " " |
| " 61-go " " 150 " | - " | 20.- | " / " " |
| "151-go " " 300 " | - " | 25.- | " / " "" |

Po upływie tego okresu, pobiera się opłaty jak za nowo przywieziony towar. Dla małych partii towarów poniżej jednej tony przyznaje się odpowiednie zniżki, w każdym jednak wypadku opłata minimalna wynosi 100.- lirów. Dla towarów specjalnych obowiązują taryfy specjalne.

Dla towarów tranzytowych okres wolny od opłat wynosi 5 dni. Jeżeli jednak towary nie zostaną reeksportowane w ciągu tego okresu, składowe należy opłacić począwszy od pierwszego dnia.

Wydano również inne zarządzenie, które zakazuje używać przy pracach za- i wyładunkowych nieomal zupełnie haków, co spotka się napewno z dużym uznaniem w kołach załadowców i odbiorców, gdyż w ten sposób chroni się w znacznym stopniu

8. Znakowanie żelaza wysyłanego do Zatoki Perskiej - "Transport"

37/51

Aby zabezpieczyć się przed zbyt wysokimi kosztami, związanymi z wysortowaniem i wymianą nie dość jasno i wyraźnie znakowanych przesyłek partii żelaza, towarzystwa armatorskie obsługujące porty Zatoki Perskiej zamieszczają na wszystkich konosamentach dla ładunków żelaza następującą klauzulę:

" Vessel not responsible for correct delivery, and all expenses incurred at port of discharge consequent upon insufficient securing or marking will be payable by consignee unless

a/ every piece is distinctly and permanently marked with oil paint,

b/ every bundle is securely fastened, distinctly and permanently marked with oil paint and metal tagged,

so that each piece or bundle can be distinguished at port of discharge. "

" Statek nie jest odpowiedzialny za prawidłową dostawę i wszystkie koszty powstające w porcie wyładunkowym, spowodowane niedostatecznym zabezpieczeniem albo znakowaniem będą płatne przez odbiorcę, chyba że:

a/ każda sztuka będzie wyraźnie i trwale znakowana farbą olejną,

b/ każda wiązka będzie mocno związana, wyraźnie i trwale znakowana farbą olejną oraz zaopatrzona w metalową etykietę,

6
/tak aby każda sztuka albo wiązka mogła być rozpoznana w porcie wyładunkowym.

9. Wysyłka próbek handlowych do Brazylii - "Handy Shipping Guide"

3.350

Zarządzeniem z dnia 7. sierpnia 1951 r. wszystkie przesyłki nadchodzące do Brazylii, bez względu na ich wartość, a więc również paczki pocztowe muszą posiadać zezwolenie przywozowe albo zastrzeżenie przydziału potrzebnych dewiz.

Zwolnione od tego zarządzenia są jedynie małe próbki nie posiadające wartości handlowej, to znaczy nadchodzące w takich ilościach, stanie i zdatności użytkowej, że wykluczona jest dalsza sprzedaż albo zużytkowanie w przemyśle czy też jakiegoś innego praktycznego zastosowania, które pokryłoby koszty prze-

Aby zapobiec dalszym odmowom wwozu towarów, Urzędy Celne i Poczta oznaczają, iż będą przeprowadzać ścisłą kontrolę nadchodzących paczek oraz zadeklarowanych cen. Wysyłający powinni też przestrzegać wizowania faktur konsularnych i handlowych oraz podawania jaknajdokładniejszych danych o przesyłanych towarach.

10. Stanowisko Banku Handlowego w Warszawie odnośnie "poprawek i "dopisków" w konosamentach, polisach i tp. dokumentach:

Odnosząc się do "dopisków" i "poprawek" zamieszczanych w konosamentach, polisach i tp. dokumentach używanych w transporcie morskim, Bank Handlowy w Warszawie, celem usunięcia zachodzących nieporozumień, ustala następujące wytyczne:

I. Przy wystawianiu dokumentów obowiązują następujące zasady:

- a/ jeżeli w dokumencie drukowanym została dopisana ręcznie, na maszynie lub za pomocą stempla, klauzula sprzeczna z drukowaną treścią dokumentu - to należy uważać za ważną treść dopisaną;
- b/ nie jest obowiązkiem Banku zaznaczać się każdorazowo do drukowanego tekstu konosamentu lub zagranicznej polisy, gdyż po pierwsze - czytanie tak licznych klauzul drukowanych na konosamentach lub dolepianych do polis, zajęłoby Bankowi zbyt dużo czasu - a po drugie - byłoby to zbyteczne ze względu na to, że drukowane klauzule są naogół jednakowe i stanowią powszechnie znane i uznane warunki przewozu lub ubezpieczenia,
- c/ natomiast obowiązkiem Banku jest zbadanie czy klauzule dopisane ręcznie, na maszynie lub za pomocą stempla, nie są sprzeczne z warunkami ustalonymi w akredytywach.

II. Jeżeli dopisana klauzula /lub wyraz/ nie jest sprzeczna z drukowanym tekstem, t.j. nie jest "poprawką", a jedynie "dopiskiem" uzupełniającym, a nie zmieniającym tekstu, jak np.:

"Freight prepaid"
"Freight payable in"
"Notify"
"Original"

to zwyczajowo podobne dopiski nie są parafowane i Bank może zakwestionować taki dokument z powodu braku parafy tylko w pewnym czasie, gdyby miał powody do podejrzenia, że klauzula została dopisana bez wiedzy lub zgody wystawcy dokumentu.

III. Jeśli dopisana klauzula /lub wyraz/ stanowi modyfikację drukowanego tekstu, jest za tym "poprawką" a nie "dopiskiem" i jeśli ta modyfikacja ma lub może mieć jakieś istotne znaczenie dla stron, jak np.:

"On board" /jeśli konosament jest typu "received for shipment" lub zawiera drukowaną klauzulę "or other ship" lub inną równoznaczną/

to podobna klauzula /lub wyraz/ musi być parafowana przez wystawcę dokumentu /klauzula "on board" na konosamentach typu "received for shipment" winna być ponadto datowana/.

17. Wykreślenie ustępów drukowanego tekstu dokumentu winno być traktowane jako "poprawka" i parafowane przez wystawcę dokumentu, jeśli wykreślenie ma lub może mieć jakieś istotne znaczenie dla stron.

11. Prawo załadowcy do roszczeń przeciwko przewoźnikowi przy konosamentach imiennych

Ostatnio rozpatrywano na drodze sądowej roszczenie załadowcy o odszkodowanie za straty na towarze, stwierdzone przez odbiorcę i kapitana po przewozie towaru. Armator wydał konosament imienny i odbiorca w nim nazwany odebrał towar.

Przy konosamencie imiennym wręczenie go nazwanemu w nim odbiorcy, daje mu pełne prawa dysponowania towarem, gdyż jest on od tej chwili przepisowo legitymującym się posiadaczem konosamentu. Prawo do wnoszenia roszczeń o odszkodowanie łączy się z prawem dysponowania towarem, a więc należy tylko do odbiorcy.

Nie można zabronić załadowcy wnoszenia skarg, przysługujących wg. prawa jedynie odbiorcy. Prawo zezwala bowiem, żeby osoby zawierające bezpośrednio ze sobą umowy, zastrzegły sobie specjalne prawa.

Na posiedzeniu sądowym podkreślono wyraźnie, że załadowca ma prawo wnieść roszczenie tylko w tym wypadku, jeżeli może udowodnić, że odbiorca działał jedynie jako jego zleceniodawca, a więc miał prawo do przyjęcia towaru, a nie przejął prawa własności. Wyszunęłoby się tu zagadnienie efektywnego i formalnego posiadacza konosamentu. W wypadkach tych, wg. zasad dobrej wiary zezwala się efektywnemu posiadaczowi na wystąpienie z roszczeniem wobec osoby trzeciej /przewoźnikowi/, jeżeli może podać dowody prawdziwego układu stosunków, jakie istniały między nim, a posiadaczem dokumentów /odbiorcą/.

Najwyższy Sąd Kasacyjny w orzeczeniu swym stanął na stanowisku, że indosowanie konosamentu przeprowadzone na drodze prawnej, a nie przy zastosowaniu klauzuli "per procura" nie oznacza utraty praw dla indosanta, przysługujących mu z do-

kumentów, jeżeli jest w stanie udowodnić, że czynność ta miała wyłącznie na celu podanie indosatariuszowi możliwości do odebrania towaru.

12. Opakowanie towarów przeznaczonych do transportu morskiego

W prasie zagranicznej ukazał się ciekawy artykuł dyskusyjny na temat jakim wymogom i zadaniom powinno sprostać opakowanie towarów przewożonych morzem. Mówi się ogólnie o warunkach transportu morskiego, o trudnościach na jakie napotyka towar przewożony morzem i wysuwa się generalne rady i wytyczne, jakimi powinien kierować się eksporterzy zamorscy.

Warunki transportowe w czasie przewozu w jednym kraju a w przewozach morzem są tak różne i odmienne, że zupełnie oddzielnie należy traktować opakowanie towarów w handlu krajowym od warunków jakie stawia się przy transporcie morskim. Już czas -- trwania podróży i częsty przeładunek z jednego środka przewozowego na drugi /wagon-statek żeglugi kabotażowej, barka - statek morski - wagon, samochód itp/ wyraźnie wskazują na jakie niebezpieczeństwa jest narażony towar i jakim wymogom musi sprostać opakowanie, jako jedyny środek ochrony towaru.

Przeanalizujmy najbardziej stereotypowy wypadek przewozu towaru np. z portu europejskiego do portów afrykańskich. Towar zostaje dowieziony do portu i tu zaczynają się kłopoty: przeładowywanie, oczekiwanie na okazję załadowniczą w magazynach lub na otwartych placach składowych. Opakowanie wystarczające często w przewozach krajowych tutaj nie prosta stawianym mu zadaniom. Pracuje się na nabrzeżu hakami, linami, sieciami czy platformami, przy czym towar w czasie tych manipulacji może ulec rozdarciu, wysypaniu i tp. Często przy niezręcznym uchwycie, sztuka spada z dużej wysokości i w zależności od mocy i stanu opakowania znosi to bez szkody, albo też ulega zniszczeniu. Przypuśćmy, że towar szczęśliwie wylądował w ładowni statku. Czekają go tu nowe próba wytrzymałości. Towar zostaje tak zasztatuowany, by jak najlepiej wykorzystać ładowność i nośność statku. Często sztuka ciężka ugniatą mniejsze i lżejsze. Poza wyborem mocnego i wytrzymałego opakowania, należy pamiętać o tym, aby poszczególne sztuki miały możliwie najbardziej regularne kształty. Zaleca się nawet opakowania części wystających np. w danej maszynie po odmontowaniu w oddzielne skrzynie. Ze względu na dużą różnorodność ładunku towaru, może zająć wypadek, że towary "nawzajem się nie znają" - np. towary bardzo wrażliwe na zapachy /tytoń/ po drodze z towarami wydzielającymi silne zapachy /np. kwasy itp./ I znów szczelne i nieuszkodzone opakowanie może chronić towar przed przykrymi następstwami. Niebezpieczeństwa mogą występować jeszcze w czasie samej podróży morskiej, np. na skutek ciągłej wibracji korpusu statku, towary podlegają tym samym wstrząsom mniej lub bardziej silnym, w zależności od siły motorów, czy też warunków atmosferycznych, co wpłynąć może ujemnie na sam towar /pościeranie, ścięcie, psucie i tp./.

Warunki w porcie wyładowniczym mogą być bardzo różne. Często powstaje tutaj największa trudność, ze względu na zbyt przestarzałe urządzenia przeładunkowe lub nawet całkowity brak towarowozów. Towar przeładuje się na barki wiozami okrętowymi, a następnie na ląd, na samochody, wagony a może nawet na wielbłądy czy nawet przenoszone są na barkach ludzi. Na towar działają

zupełnie nowe warunki atmosferyczne i w zależności od jego rodzaju znosi bądź lub gorzej dalszy transport. Przezorny eksporter już przy zawieraniu samej transakcji handlowej podejmuje kroki, aby otrzymać wszystkie wiadomości i informacje o kraju importującym, o obowiązujących w nim przepisach celnych, o warunkach magazynowania, o zwyczajach transportowych i t.p.

Ze względu na możliwość pomyłki i powstającymi w związku z tym komplikacjami w dalszym transporcie /niemożność natychmiastowej przesyłki dodatkowych części, brakujących albo zamienionych, zaleca się jaknajdalej idącą ostrożność i przeorność przy kompletowaniu przesyłki już w Oddziale Ekspedycyjnym zakładu produkcyjnego. Należy skontrolować i zawartość coli z listą wysyłkową, tą ostatnią z fakturą, a także zleceniem. O ile zaszyby błędy w przesyłce, które stwierdziłby się dopiero w porcie przeznaczenia, albo nawet u samego odbiorcy, usunięcie ich kosztowałoby wiele trudu i pieniędzy, a naraziłoby odbiorcę na poważne straty.

Towar wysyłany zagranicę podlega kontroli celnej w kraju eksportującym i/lub importującym, co wiąże się z wy- i zabieraniem samego towaru. Z tego też względu eksporter winien szczególnie troskliwie pakować towar, aby ochronić go od nieszczelnego i niestaranego opakowania wtórnego.

Ze szczególną uwagą należy przestrzegać przepisów odnośnie opakowania i znakowania, gdyż często właśnie na tym polu powstają nieporozumienia i trudności z władzami portowymi i celnymi w kraju importującym. Dokładne i wyraźne znaki na colach muszą się zgadzać z numerami i znakami podanymi w specyfikacjach i na innych dokumentach wysyłkowych.

Zastosowanie odpowiedniego opakowania jest gwarancją zadowolenia klienta-odbiorcy i uniknięcia trudności i zahamowań w przeprowadzeniu transakcji transportowych. Faktem jest, że spowodowane zbyt słabym lub nieodpowiednim opakowaniem szkody w handlu zamorskim w wysokim stopniu przekraczają co do wartości i ilości wszelkie inne straty powstałe w czasie podróży morskiej.

13. Kilka uwag na temat przejęcia czynności celno-spedycyjnych przez C.Hartwig S.A.

W myśl porozumienia między Ministerstwem Kolei i Ministerstwem Handlu Zagranicznego oraz zarządzenia nr. 91 z dn. 1. VIII.1951 r. Ministra H.Z. nastąpiło z dn. 1. sierpnia przejęcie czynności celno-spedycyjnych od P.K.P. przez Hartwiga, zaś w ciągu sierpnia następowała powolna likwidacja placówek celnych przy P.K.P. /patrz B.E.C.H. nr. 11/51./.

Reorganizacja tego odcinka pracy transportowej, podyktowana została z jednej strony względami gospodarczymi /walka o obniżkę kosztów transportu przez wyeliminowanie jednego zbędnego ogniwa/, a z drugiej strony celem jej było uproszczenie wszelkich manipulacji, związanych z wywozem i przywozem towarów zagranicznym. Nowy system zgłaszania towarów do odprawy celnej wprowadzony został już zarządzeniem Ministra H.Z. z dn. 12.5.1951 r. nr. 50. Wyeliminował on zbędne druki i wprowadził zasadę zgłaszania towarów do odprawy celnej na podstawie wypełnionego zaświadczenia celnego złożonego w Urzędzie Celnym.

Zamierzamy, że magazyny kolejowo-celne oraz wykonywanie robót fizycznych nadal pozostają w gestii P.K.P., jednakże czyni się starania, aby i ten odcinek pracy został przejęty przez resort handlu zagranicznego.

Czechosłowacko-polska taryfa towarowa z portami nad Odrą -
"Verkehr" 36/51.

z dniem 1. września 1951 r. wydano międzynarodową taryfę dla przewozów towarów między dworcami czechosłowackich kolei państwowych i polskimi dworcami w portach nad Odrą. Nowa taryfa składa się z 2 części, część I zawiera specjalne zarządzenia dodatkowe, postanowienia taryfowe, specjalne przepisy obowiązujące w dwóch portach portowych, opłaty dodatkowe, kilometraż i przepisy dot. kierowania pracami. Część II zawiera następn. spis towarów ujętych w taryfie:

| | |
|---|--------------------------------|
| Art. -T.1 -przewożone towary wszelkie - | 23 -apatyty, fosforyty minera- |
| go rodzaju, | 24 -garbniki i ekstrakty garb- |
| 2 -nasiona, oleje i tłuszcze | nikowe |
| 3 -cukier | 41 -drzewo |
| 5 -skóry | 43 -celuloza |
| 6 -sól | 44 -papier |
| 7 -mączka rybna | 61 -surówka żelazna i od- |
| 8 -szoła | padki żelazne |
| 12 -glinka i kaolin | 62-żelazo i stal |
| 13 -cement | 64 -metale zwyczajne, ich |
| 14 -magnezyt | stopy, wyroby z metali |
| 15 -rudy i piryty | 1 stopów, jak również |
| | odpadki |

Stawki frachtowe podane są dla całej trasy w kop. za 100 kg. Anuluje się tym samym z dn. 31. sierpnia 1951 r. obowiązujące od dn. 15. marca 1951 r. czasowo wprowadzone stawki frachtowe za rudy żelazne przy przewozach przez porty nadodrzańskie.

Punkty przejścia w komunikacji N.R.D. - Trizonia

Podajemy do wiadomości Central Handlu Zagranicznego wykaz punktów przejścia w komunikacji między Niemiecką Republiką Demokratyczną oraz Berlinem a Trizonią:

| Nazwa przejścia N.R.D. | Odpowiednik Trizonii |
|------------------------|----------------------|
| Hornburg | Lübeck |
| Schwanheide | Büchen |
| Oebisfelde | Vorsfelde |
| Marienborn | Helmstedt |
| Trich | Walkenried |
| Grinstungen | Hönebach |
| Wanneberg /Thür/ | Neustadt b/Coburg |
| Probstzella | Ludwigstadt |
| Gutenfürst | Hof |

Dla informacji podajemy, że przejścia graniczne Marienborn/Helmstedt jest zamknięte dla komunikacji z dworcami Berlina Zachodniego.

+ + + + +