



C. HARTWIG S.A.
Oddział Morski Zarządu
w G d y n i

Gdynia, dn. 5. listopada 1951r.

BIULETYN EKONOMICZNY C. HARTWIG

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

L.p.	T r e ś ć	Strona
1.	Poradnictwo Hartwiga Podawanie kubatury przy towarach w eksporcie	1
2.	Poradnictwo Hartwiga Glenie przesyłek na punktach granicznych	2
3.	Kontenery w transporcie morskim	3
4.	Zamknięcie portu Livingston dla towarów importowanych	3
5.	Kontrola ładunków tranzytowych w Anglii	3
5.	Przepisy znakowania do Beirutu	4
6.	Przepisy znakowania przesyłek do Indii	4
7.	Znakowanie przesyłek żelaza i stali do Australii	4
8.	Wysyłka dokumentów towarzyszących do Australii	5
9.	Konosament bezpośredni: Ren - morze	5
10.	Zmiana taryfy kolejowej P.K.P. i wprowadzenie nowych norm ładunkowych	6
11.	Artykuł dyskusyjny na temat usprawnienia rozładunku wa- gonów oraz prawidłowego sporządzenia harmonogramów	8
12.	Ciekawe ładunki w transporcie lotniczym	10

Na marginesie poradnictwa Hartwiga:

1. Podawanie kubatury przy towarach w eksporcie

Sprawa podawania kubatury towarów eksportowanych drogą morską, dotychczas nie została należycie uregulowana. Zaniedbanie wymienienia tego szczegółu może spowodować przykre następstwa dla samego towaru, jak i dla gospodarki narodowej.

Jak niewątpliwie wiadomo, przy większości ładunków drobnicowych i pół-masowych stosowane są przez linie żeglugowe stawki frachtu morskiego w zależności od:

- a/. kubatury
- b/. kubatury lub wagi / Weight- Measurement - W/M/ zależnie od tego, co jest korzystniejsze dla linii
- c/. grup przestrzenności - t. zn. stawki zróżniczkowane od wagi, jednakże w zależności ile mierzy tona danego towaru
- d/. wagi lub kubatury, jednakże w zależności ile kosztuje tona lub m³. danego towaru.

Należy więc przyjąć, że przy tego rodzaju towarach kubatura odgrywa niemniej ważną rolę niż waga towaru, dlatego też spedytor winien być obznajomiony z dokładną kubaturą danej przesyłki, jeszcze przed przygotowaniem konosamentu i oddaniem go do podpisania linii żeglugowej.

Podawanie dokładnej kubatury ma zasadnicze znaczenie przy obliczeniu frachtu morskiego przez linię żeglugową, a mianowicie:

- 1/. o ile zostanie podana kubatura mniejsza niż w rzeczywistości, linia żeglugowa ma prawo obciążyć ładunek trzykrotnie wyższym frachtem od należnego, a o ile przewozi obcy armator, trzeba pamiętać, że zapłata musi nastąpić w dewizach,
- 2/. przy podaniu większej kubatury niż jest w rzeczywistości, towar zostaje narażony niepotrzebnie na zapłacenie wyższego frachtu - ewentualnie w dewizach - niż w istocie należy się armatorowi,
- 3/. nie podanie kubatury skazuje natomiast towar na zapłacenie frachtu od kubatury wymierzonej przez samego armatora - ewentualnie "na wyrost", lub też na zastosowanie przez armatora maksymalnej stawki frachtowej, przewidzianej dla danego rodzaju towaru,
- 4/. w wypadku zaistnienia claimu odnośnie kubatury w zagranicznym porcie przeładunkowym lub docelowym - zmuszeni jesteśmy do zwrócenia się i opłacenia kosztów kontrolera zagranicznego, co powoduje odpływ dewiz.

Stwierdzenie dokładnej kubatury towaru eksportowanego w porcie przez spedytora lub przedsiębiorstwo kontrolne jest często rzeczą prawie niemożliwą, szczególnie przy przesyłkach przeładowywanych bezpośrednio z wagonu na statek - z następujących względów:

- a/. przy wymierzeniu opakowań w czasie przeładunku łatwo jest o pomyłkę. Poza tym hamuje to tempo pracy w porcie oraz zmniejsza wydajność robotników,

- b/. może spowodować opóźnienie wyjścia statku i obciążenie towaru przez armatora za powstałe w związku z tym koszty,
- c/. wymierzanie opakowań przed samym załadunkiem na statek powoduje pewien chaos w pracy spedytora oraz maklera, tak przy wystawianiu konosamentów, jak i manifestów statkowych.

Z wyżej przytoczonych względów, spedytor nie może przyjąć żadnej odpowiedzialności za nie ustalenie kubatury w porcie i za ewentualne pomyłki w jej obliczeniu.

W związku z powyższym prosimy Centrale H.Z., aby w zleceniach, poza innymi danymi, umieszczały również kubaturę towaru, która jest niezbędnym elementem przy ustalaniu frachtu morskiego oraz miejsca na statku. W wypadku niemożności podawania danych tych w zleceniach, winne być one zamieszczane w specyfikacjach wysyłkowych przez zakłady produkcyjne.

Zwracamy przy tym uwagę, że istnieją specjalne wydawnictwa pomocnicze dla oznaczania kubatury, jak np. u nas "Współczynniki przestrzenności" - wydawnictwo P.Z.M.O., które nabyć jeszcze można w P.P.F. "Polfracht" - Dz. Planowania - Gdynia, ul. Korzeniowskiego 6/10.

Na marginesie poradnictwa Hartwiga

2. Cienie przesyłek na punktach granicznych - notatka dyskusyjna

Ogólnie przyjętą zasadą w imporcie jest dokonywanie odpraw celnych na punktach granicznych, a następnie kierowanie towaru do właściwego odbiorcy w głębi kraju.

Zdarzają się jednak wypadki, że towar po przejściu granicy musi być skierowany na adres drugiej Placówki C. Hartwig, znajdującej się wewnątrz kraju, dla dokonania z towarem dodatkowych czynności, których tenże wymaga zgodnie z umową z Centralą Handlu Zagranicznego, dla sporządzenia odpowiedniego protokołu, z powodu braku adresu ostatecznego odbiorcy - wreszcie dla ustalenia gatunku towaru, pobrania prób itp.

Tego rodzaju wypadki winny być każdorazowo analizowane przez odpowiednie Biuro Terenowe Prowadzące Hartwiga i po dokonaniu tej analizy powinno ono ustalić, czy w pewnych, uzasadnionych okolicznościach nie byłoby korzystniej dokonywać na punkcie granicznym jedynie odprawy celnej przekazowej i następnie kierować przesyłkę do właściwej Placówki Hartwiga wewnątrz kraju, dla przeprowadzenia ostatecznej odprawy celnej. Oczywiście, obie Placówki Hartwiga - graniczna i docelowa - winny otrzymać w międzyczasie odpowiednie instrukcje i dyspozycje z Biura Terenowego Prowadzącego.

Korzyści wynikające z tego systemu są oczywiste. W wypadku -- pierwszym, Placówka wewnątrz kraju posiada ograniczony czas dla załatwienia ostatecznych czynności spedycyjnych. Przy trudnościach w ustalaniu odbiorcy, uzyskaniu jego dalszych dyspozycji i tp. często doprowadza do powstawania postojów wagonów i związanych z tym zbędnych kosztów, a równocześnie powoduje zakłócenie w pracy samej Placówki. Natomiast w wypadku drugim, Placówka otrzyma wcześniejsze zawiadomienie o tego rodzaju przesyłce, może zaważać

się przygotować do wykonania swoich czynności, wreszcie przy otrzymaniu towaru nieodpłatnego ma więcej czasu na zakontraktowanie przesyłki oraz uzgodnienie wszystkich spraw z odbiorcą itp.

Praktyka - na podstawie dotychczasowych doświadczeń - wykazuje, że słusznierze jest stosowanie systemu drugiego. Z tego też względu należy unikać szablonu przy wydawaniu dyspozycji Placówkom i analizować zlecenia Central Handlu Zagranicznego pod każdym względem. Poszczególne Biura Terenowe Prowadzące powinny zwrócić uwagę na poruszony przez nas temat i każdorazowo w miarę możliwości dążyć do ukłótwienia nie tylko sobie, ale również do najkorzystniejszego zeksploatowania całego transportu, uwzględniając przede wszystkim interesy gospodarki narodowej.

3. Kontenery w transporcie morskim - "Transport" 41/51

Podczas rocznego zebrania Technicznego Towarzystwa Budowy Portów, które odbyło się z końcem września w Bremie, dyskutowano przede wszystkim nad rozbudową technicznych urządzeń przeładunkowych z punktu widzenia skrócenia postojów statków w porcie.

Wiele uwagi poświęcono coraz szerzej stosowanym kontenerom, stwierdzając, że mają one zasadnicze znaczenie dla transportu morskiego. Cały szereg towarów - szczególnie chłodzonych - przewozi się statkami w specjalnie konstruowanych kontenerach. Ostatnio buduje się nowe statki, przystosowane do przewozu przesyłek w kontenerach. Niektóre towarzystwa żeglugowe są przeciwne ich wprowadzaniu, ze względu na konieczność zmiany taryf przewozowych - niemniej będą musiały dostosować się do ogólnej sytuacji. Dzięki zastosowaniu kontenerów umożliwiono dostawę "dom - dom" nawet przy włączeniu transportu morskiego. Uzyskano również oszczędności w zakresie ubezpieczeń i poważne korzyści przy przeładunkach wagon - statek.

Przy budowie nowych statków handlowych i wyznaczeniu rozmiarów luk, brane są pod uwagę znormalizowane rozmiary kontenerów, co przy załadunku pozwala na pełne wykorzystanie ładowni. Mówi się nawet o tym, że w przyszłości na statki będą bezpośrednio wstawiane całe wagony-kontenery - specjalnie w tym celu konstruowane.

4. Zamknięcie portu Livingston dla towarów importowanych - "Transport" 42/51

Ze względów oszczędnościowych w porcie Livingston /Guatemala/ zniesiony został Urząd Celny. Towary importowane, które dotychczas były odprawiane w tym porcie, w przyszłości muszą być kierowane do portu Puerto Barrios. Przy eksporcie towarów przez Livingston nie zachodzą żadne zmiany, gdyż utrzymana zostaje nadal kontrola podatkowa.

5. Kontrola ładunków tranzytowych w Anglii - "Daily Freight Register" 16.863

Angielski Board of Trade donosi, że od dnia 8. listopada 51r. towary przychodzące w tranzycie, a mające znaczenie "strategiczne" kontrolowane będą na terenie Anglii. Lista towarów podlegających kontroli wynosi ca 250 pozycji. Przesyłki tego rodzaju mogą być przewożone dalej bez ograniczeń tylko do krajów Wspólnoty Brytyjskiej - wyłączając Hong-Kong - do Stanów Zjednoczonych i Irlandii. Towary idące w tranzycie do innych państw będą musiały posiadać specjalne zezwolenia na przeładunek i dalszy przewóz.

5. Przepisy dla przesyłek do Beirutu - "Transport" 41/51.

Linie żeglugowe zwracają uwagę, że przy przesyłkach kierowanych do strefy wolnocłowej w Beirucie, tak w dokumentach towarowych jak i na poszczególnych celach, winna być zamieszczona uwaga:

"free zone" - "zone franche" - "strefa wolnocłowa"

gdyż w przeciwnym wypadku towary zostają złożone w magazynach celnych Beirutu. Uwagę powyższą należy zamieszczać w konosamentach pod podawanymi cechami towaru, a także po nazwie portu -- przeznaczenia.

6. Przepisy znakowania przesyłek do Indii - "Transport" 42/51.

Towarzystwo żeglugowe utrzymujące połączenia z portami Indii przypominają, że przy wysyłce towarów do Indii, na skrzyniach o wadze jednostkowej powyżej 1.000 kg., należy w sposób wyraźny i czytelny podawać dokładną wagę. W wypadku zaniedbania tego przepisu, portowe władze indyjskie nakładają na daną przesyłkę wysokie opłaty karne.

7. Znakowanie przesyłek żelaza i stali do Australii - "Daily Freight Register" - 16.863

Konferencja żeglugowa Continent - Australia Conference donosi o coraz większych trudnościach, powstających w portach wyładunku, na skutek braku wyraźnych i trwałych znaków na przesyłkach żelaza i stali wszelkiego rodzaju, przywożonych luzem lub w wiązkach niedostatecznie zabezpieczonych. Z tego powodu Konferencja wydała zarządzenie, że od dnia 1. listopada 1951 r. wszystkie konosamenty, dotyczące tego rodzaju ładunków, przeznaczonych dla Australii, muszą być zaopatrzone w 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:

- every piece is distinctly and permanently marked with oil paint,
- every bundle is securely fastened, distinctly and permanently marked with oil paint and metal tagged, so that each piece

5

or bundle can be distinguished at port of discharge

"Statek nie jest odpowiedzialny za prawidłową dostawę i wszystkie koszty wynikłe w porcie wyładowniczym z powodu niedostatecznego zabezpieczenia albo znakowania ponosić będzie odbiorca, chyba że:

- każda sztuka jest wyraźnie i trwale znakowana farbą olejną,
- każda wiązka jest mocno związana, wyraźnie i trwale znakowana farbą olejną i metalową etykietą, tak że każda sztuka lub wiązka może być zidentyfikowana w porcie wyładowniczym

Przypominamy, że identyczna klauzula konosamentowa została wprowadzona dla przesyłek żelaza i stali do portów Zatoki Perskiej, co podawaliśmy w B.E.C.H. z dn. 5. X.1951 r.

8. Wysyłka dokumentów towarzyszących do Australii - "Lloyd Anversois" 29.513

Konferencja żegluga Australasian Outward Conference rozesała cyrkularz do załadowców, przypominający o tym, że dokumenty towarzyszące dla przesyłek do Australii, celem zapewnienia szybkiej odprawy celnej w porcie przeznaczenia, należy wysłać bez opóźnienia, najlepiej drogą lotniczą. Cyrkularz ten mówi, że linie żeglugowe należące do Australasian Outward Conference opublikowały już w maju 1950 r. okólnik przeznaczony dla załadowców, gdzie stwierdzono, że rzeczą pierwszej wagi jest dostarczenie w terminie dokumentów towarzyszących odbiorcom. Mogą je wtedy dostarczyć wcześniej do Urzędu Celnego, aby skontrolować je jeszcze przed przybyciem towaru do portu. Ułatwi to odbiór samego towaru.

Władze australijskie sygnalizują, że nabrzeża w portach australijskich są przeciążone towarem, co stwarza poważne trudności, zwiększane jeszcze opóźnionym nadejściem faktur.

Jeszcze raz prosi się załadowców o wysyłkę dokumentów towarzyszących drogą lotniczą. Konosamenty winny być jak najwcześniej zdane linii żeglugowej lub maklerowi klarującemu dany statek.

9. Konosament bezpośredni: Ren-Morze - "Verkehr" i "Transport" 41

Problem konosamentu bezpośredniego Ren-Morze omawiany nadal na łamach prasy zagranicznej, jako zagadnienie posiadające szczególne znaczenie dla międzynarodowego transportu. Przewiduje się, że wprowadzenie bezpośredniego konosamentu dla łączonych transportów kolej - morze - żegluga śródlądowa - samolot - samochód, natrafi na rozliczne trudności. Nie mniej idea ta w kołach żeglugowych Rotterdamu i Strassburga znajduje żywy oddźwięk i jest szeroko dyskutowana.

Rozwiązanie tego zagadnienia mogłoby się oprzeć na następującym trybie postępowania, np. jedno ze znanych przedsięwzięć transportowych w Strassburgu podpisuje bezpośredni

konosament na podstawie którego podejmuje się dostawy towarów ze Strassburga do zamorskiego portu przeznaczenia, stosownie do zwyczajów obowiązujących dla żeglugi na Renie i na morzu. Przedsiębiorstwo to występowałoby więc jako spedytor przez cały okres przebiegu transportu, łącznie z przekazaniem w Rotterdamie. Konosament bezpośredni byłby akceptowany przez taki bank, który dobrze zna i obdarza zaufaniem przedsiębiorstwo, wystawiające konosament bezpośredni. Ze swej strony strassburskie przedsiębiorstwo mogłoby zlecić przekazanie towarów w Rotterdamie tylko takiej firmie, która jest godna pełnego zaufania. Przejęcie ryzyka transportu byłoby możliwe przez ścisłe porozumienie między dwoma przedsiębiorstwami transportowymi. Naturalne jest, że włączają się tutaj również ubezpieczenie. W czasie transportu Renem obowiązowałyby warunki normalnego konosamentu żeglugi na Renie, a w czasie przewozu morzem, warunki konosamentu morskiego. Podpisujący bezpośredni konosament występuje jako spedytor całego transportu, korzystając jednak w każdym wypadku z usług żeglugi na Renie, żeglugi morskiej lub przedsiębiorstwa przekazunkowego. W konosamencie należy wymienić przedsiębiorstwo, przeprowadzające w Rotterdamie przekazunek i załadunek towaru na statek, oraz agenta w porcie przeznaczenia.

Konosament bezpośredni Ren- morze ma tym większe znaczenie, że w dobie obecnej przemysł i handel dążą do jaknajszybszego realizowania transakcji i uzyskania zapłaty. Problem ten jest prosty, jeżeli strassburski spedytor występuje jako agent towarzystwa żeglugowego. W innych wypadkach mogą zaistnieć skomplikowane formalności, przede wszystkim przy przesyłkach do krajów Płd. Ameryki, które wymagają konosamentów podpisanych przez towarzystwa żeglugowe. Wątpliwym wydaje się rozwiązanie tego problemu przez porozumienie między towarzystwem żeglugi na Renie, a żeglugi morskiej, które ponosiłyby wspólnie odpowiedzialność za konosament wystawiony w Strassburgu. Na odcinku ubezpieczenia już obecnie francuskie towarzystwa ubezpieczeniowe mogą pokrywać ryzyka na podstawie kombinowanej premii - ze Strassburga do ostatecznego miejsca przeznaczenia. Ponieważ banki paryskie odrzucają często konosamenty bezpośrednie, jako sprzeczne z warunkami akredytywy, lub np. żądają potwierdzenia towarzystwa żeglugowego odnośnie załadunku na przewidziany statek. Koła spedycyjne Strassburga dążą do usunięcia tych trudności i usprawnienia współpracy z bankami.

Należy jeszcze zauważyć, że konosament bezpośredni ma również wielkie znaczenie dla przesyłek przychodzących. Rozwiązanie tego problemu winno nastąpić w najbliższej przyszłości - dzięki wspólnym dążeniom zainteresowanych.

10. Zmiana taryfy kolejowej P.K.P. i wprowadzenie nowych norm ładunkowych

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Ministerstwa Kolei nr. 18 z dnia 1. X. 1951 r. pod pozycją 174 ukazało się zarządzenie Ministra Kolei w sprawie zmian taryfy towarowej cz. I B dla linii normalno-torowych P.K.P.. Na podstawie tego zarządzenia następuje zasadnicza zmiana w obliczeniu przewoźnego za przesyłki wagonowe, która polega na tym, że zlikwidowano jako podstawę obliczania przewoźnego wagę rzeczywistą towaru i za to-

kową uważa się normy ładunkowe wzgl. ładowność albo nośność wagonu. Dla pewnej grupy towarów tak zwanej grupy A ustala się techniczne normy ładunkowe w tonach dla przesyłek wagonowych, przewożonych w wagonach krytych, węglarkach, platformach i specjalnych. Jeżeli np. dla danego towaru, dla wagonu o nośności 15,75 ton i ładowności 15 ton norma techniczna wynosi 13,5 ton / owies w workach w wagonach krytych / to P.K.P. obliczy przewoźne za 13,5 ton czyli praktycznie biorąc należy w danym wypadku załadować co najmniej 13,5 ton. O ile wysyłający załaduje mniejszą ilość towaru, to jednak zapłaci zawsze za normę t.j. 13,5 ton ponosząc koszty martwego frechtu.

Wszelkie inne towary zaliczane są do tak zwanej Grupy B i dla przesyłek wagonowych tej grupy przyjmuje się w zasadzie normy ładunkowe:

- a/ przy ładowaniu do wagonów krytych -- nośność wagonu,
- b/ przy ładowaniu do wagonów otwartych i cystern -- ładowność wagonu.

Nie dotyczy to towarów przy ładowaniu których nadawca wykorzystał pojemność wagonu, lecz nie mógł wykorzystać jego ładowności lub nośności. W odniesieniu do tych towarów przyjmuje się jako normę ładunkową - wagę rzeczywistą, osiągniętą przy wykorzystaniu pojemności wagonu, przy czym nadawca lub w jego zastępstwie kolej powinna zamieścić w liście przewozowym oświadczenie: "pojemność wagonu wykorzystana". Nie należy jednak polegać na zastępstwie kolei, która nie ma obowiązku robić z własnej pilności.

Podobnie w przypadku niemożności pomieszczenia w wagonie większej ilości przedmiotów tego samego rodzaju co przewożone, przyjmuje się jako normę ładunkową dla takich przesyłek ich wagę rzeczywistą. W tym przypadku nadawca lub w jego zastępstwie kolej powinna zamieścić w liście przewozowym oświadczenie: "powierzchnia podłogi wykorzystana". Jeżeli np. przez załadowanie na wagon nie kryty maszyny, samochodu lub tp. nie wykorzystano całkowitej powierzchni podłogi wagonu, a ze względu na szczupłość wolnego miejsca nie można do tego wagonu doładować drugiej takiej samej maszyny lub samochodu, przyjmuje się jako normę ładunkową rzeczywistą wagę przesyłki.

Przy przewozie płynów w wagonach-cysternach, pojemność cysterny uważa się za wykorzystaną w razie napełnienia jej w 95%.

Zarządzenie niniejsze weszło w życie z dniem 16.X.1951 r. Ze względu na ograniczoną ilość miejsca porażamy tutaj tylko ważniejsze momenty zarządzenia, które należy dokładnie prze-studiować.

Na marginesie omawianego zarządzenia, należy dodać, że intencją Ministra Kolei było niewątpliwie maksymalne wykorzystanie wagonów kolejowych, co w okresie przewozów jesiennych jest momentem niewspółmiernej wagi. Dlatego też należy przystosować rozdzielniki wysyłkowe lub pojedyncze dyspozycje do norm przewidzianych w nowym zarządzeniu. W niektórych wypadkach chcąc postępować zgodnie z założeniami nowego zarządzenia, należy raczej uwzględnić przewóz dróźszy drobnicą, niż dopuszczać do

8

przewozu wagonowego przy niedopełnieniu norm ładunkowych i niewykorzystaniu ładowności względnie nośności wagonu.

11. Artykuł dyskusyjny na temat usprawnienia rozładunków wagonów oraz prawidłowego sporządzania harmonogramów

Paragraf 4 Uchwały Prezydium Rządu nr. 524 z dnia 1.8.1951 r. nakłada na odbiorców ładunków całowagonowych obowiązek planowego odwoływania transportów / sporządzania harmonogramów do staw / stosownie do zdolności wyładunkowych, w oparciu o aktualne normy ruchowe P.K.P.

Praktyka wykazuje, że normy w ujęciu dotychczasowym nie dają dostatecznych podstaw do sporządzania harmonogramów przybycia wagonów, gdyż są one obliczone "na wyrost" i w zasadzie Kolej podstawia wagony na jeden wzgl. kilka dni przed ustalonym terminem przebiegu danej trasy.

By ustalone normy ruchowe mogły służyć odbiorcom jako podstawy do sporządzania harmonogramów przybycia wagonów, zachodzi konieczność dostosowania ich do faktycznych, raczej minimalnych potrzeb przebiegu wagonów na danej trasie i zobowiązania Kolei do przewozu oraz podstawiania odbiorcom wagonów do rozładunku planowo t.zn. w ciągu ostatniego dnia /przynajmniej do godziny 15-tej/ ustalonych norm przebiegu dla danej trasy.

Dopóki sprawa ta nie zostanie w ten sposób uregulowana, sporządzane przez odbiorców harmonogramy przybycia nie dadzą odbiorcom potrzebnego materiału do regulowania napływu wagonów, gdyż podstawianie wagonów dzień wcześniej wzgl. dzień później aniżeli przewidują normy ruchowe, paraliżuje sporządzane przez nich harmonogramy.

Zagadnienie to możnaby właściwie rozwiązać przez podział wagonów podstawianych odbiorcom przez Kolej na "przewiezione planowo" czyli zgodnie z ustalonymi normami ruchowymi oraz "nieplanowo" - przewiezione wcześniej albo później aniżeli przewidują normy.

Odnosnie wagonów przewiezionych i podstawionych odbiorcy planowo, Kolej powinna mieć prawo do pobierania wszelkich opłat wynikających z R.P.T. oraz wydanych w tym kierunku zarządzeń, zaś podstawianie odbiorcom do rozładunku wagonów przewiezionych przez Kolej "nieplanowo" powinno następować w porozumieniu z odbiorcami, przy czym powinny być brane pod uwagę możliwości rozładunkowe odbiorców.

Praktycznie wyobrażamy sobie rozwiązanie tego zagadnienia w ten sposób, że Kolej przy nadaniu wagonów powinna na liściach przewozowych i wtórnikach umieszczać duże, rzucające się w oczy pieczątki "planowy termin podstawienia wagonu do rozładunku - data.....".

Ekspedycja towarowa nadawcza oraz wszystkie stacje węzłowe powinny przy przelocie wagonów przez daną trasę stosować taką politykę przewozu, by Ekspedycja Towarowa odbiercza wagony w terminie otrzymała i mogła odbiorcom planowo podstawić do roz-

ładunku.

Należenie na Kolej obowiązku planowego przewozu wagonów wpłynię naszym zdaniem mobilizujące na personel kolejowy, który w chwili obecnej raczej nie przywiązuje należytej wagi do planowego przewozu wagonów i nie wnika w trudności, jakie powoduje nieplanowe przewiezienie, a tym samym i podstawienie wagonów odbiorcom.

W chwili obecnej biorąc jedynie pod uwagę cykl przebiegu od chwili nadania do chwili podstawienia wagonów pod rozładunek i w ramach tego cyklu prowadząc swoją politykę, Kolej wychodzi z założenia, że po podstawieniu wagonów odbiorcy pod rozładunek, tempo rozładunku zależy już wyłącznie od odbiorców.

Należy pamiętać, że w ustroju gospodarki socjalistycznej każde przedsiębiorstwo prowadzi gospodarkę planową i nie jest w stanie np. rozładować w terminie 150 wzgl. 150 wagonów skomasygowanych przez Kolej w drodze z 2-ech wzgl. 3-ech dni, skoro jego maksymalne zdolności rozładunkowe wynoszą 50 wagonów dziennie.

Kolej komasując wagony w drodze powinna za tym już z góry brać pod uwagę fakt, że w związku z tym mogą powstać trudności rozładunkowe dla odbiorcy, które opóźnią rozładunek przetrzymanych w drodze wagonów o kilka wzgl. kilkanaście godzin.

Gdyby Kolej opóźnienie to jako spowodowane komasacją była zobowiązana uwzględnić w swoich kalkulacjach, być może że w niektórych wypadkach tego rodzaju pociągnięcia okazałyby się gospodarczo nieuzasadnione i niezdrowe. Wydaje nam się, że tym bardziej obecnie, to jest wprowadzeniu planów 5-cio dniowych, Kolej ma możliwość kompletowania pociągów przy pomocy tych planów.

W wypadkach, gdy Kolej stwierdzi na podstawie planu 5-cio dniowego, że nie ma możliwości bieżącego przewozu projektowanych przez nadawcę ładunków po X wagonów dziennie, powinna raczej kontaktować się z nadawcą, w celu uzgodnienia ładunków po Y wagonów co drugi wzgl. trzeci dzień, aniżeli przetrzymywać załadowane wagony zmniejszając tym samym ich przydatność.

Wagony przewiezione przez Kolej nieplanowo, jak już wspomnieliśmy, powinny być traktowane jako zupełnie oddzielna grupa i podstawione odbiorcom do rozładunku w miarę możliwości rozładunkowych, przy czym czas dozwolony do rozładunku powinien się liczyć od chwili podstawienia wagonu.

Ponieważ Kolej współpracuje w głównej mierze z przedsiębiorstwami uspołecznionymi, na których w tej samej mierze ciąży obowiązek przyspieszenia obrotu wagonów, nie zachodzi obawa, aby wagony przewiezione przez Kolej "nieplanowo" były przez odbiorców bez dostatecznego uzasadnienia przetrzymywane. Zresztą Kolej może sobie zastrzec prawo do podstawiania wagonów przewidzianych przed terminem najpóźniej z datą planowej dostawy, zaś przewiezionych po terminie, najpóźniej w ciągu X godzin po zaawizowaniu.

Przyjęcie powyższej zasady przewozu i podstawiania odbiorcom przez Kolej wagonów przyczyni się:

- 1/ do umożliwienia odbiorcom planowania napływu wagonów stosownie do technicznych możliwości rozładunkowych,
- 2/ do prawidłowego opracowywania planów roboczych w oparciu o czynniki wysyłkowe nadawców, co ma bardzo doniosłe znaczenie w szczególności w portach, gdyż przyczynia się do lepszego wykorzystania robotników,
- 3/ do rozgraniczenia odpowiedzialności za przetrzymanie wagonów pod rozładunkiem i usunięcia dotychczasowego niezdrowego stanu obciążenia odbiorców odpowiedzialnością za nieterminowy rozładunek w wypadkach gdy przyczyną nieterminowego rozładunku jest Kolej,
- 4/ do lepszej mobilizacji pracowników PKP, którzy mając obowiązek terminowego przewozu wagonów będą dokładać więcej starań, by jak największą ilość wagonów terminowo przewieźć,
- 5/ do dokładniejszego sporządzania planów przez Kolej, która odnośnie wagonów podstawionych odbiorcy planowo będzie mogła w znacznie większym stopniu niż obecnie liczyć na to, że wagony będą rozładowane w terminie wolnym od opłat za postojowe.

12. Ciekawe ładunki w transporcie lotniczym - "Transport" 35/51

Dzięki coraz szybszemu rozwojowi transportu lotniczego, wachlarz towarów przewożonych drogą powietrzną stale wzrasta. Do najczęściej spotykanych ładunków należą towary wysokowartościowe, kłopotliwe, cieżkie, żywe zwierzęta i wszelkiego rodzaju przesyłki wymagające jaknajszybszej dostawy do miejsca przeznaczenia.

Dla zobrazowania puli towarów przewożonych transportem lotniczym, podamy parę charakterystycznych i ciekawych przesyłek. Bardzo często przewozi się samolotami żywe zwierzęta: są to okazy przeznaczone do ogrodów zoologicznych, jak małpy, jadowite węże, nawet młode słonie i żyrafy. I tak dla ogrodu zoologicznego w Moskwie przewieziono niedawno 9 małp, 4 papugi i pytona. Zarodkowe bydło znosi bardzo dobrze przewóz samolotami, nawet na dalekie dystanse; np. wysyłano cielęta z Amsterdamu do Montevideo. Zwierzęta futerkowe, jako specjalnie cenne i delikatne, transportowane są również drogą powietrzną. Wielkie ładunki skór, pochodzących z rynków Leningradu i Helsinek przewozi się samolotami do Ameryki.

Specyficznym ładunkiem są żywe kwiaty, przewożone jako cięte lub w doniczkach, np. mimosy z Włoch do krajów skandynawskich. Również samolotami przetrzaca się ogromne transporty wczesnych jarzyn i owoców. Samolot dowozi również kawior z Z.S.R.R. do Paryża.

O konieczności przetrzutu drogą lotniczą decyduje nie tylko wartość i wrażliwość towaru, lecz również wymagana szybkość dostawy. Do wszystkich części świata wysyłane są samolotami ważne części wymienne dla statków, które w drodze uległy warii.

Tyżej wymienione przykłady świadczą o tym, że komunikacja lotnicza pozwala na zdobywanie nowych rynków eksportowania lub importowania takich towarów, których przewóz innym środkiem transportowym byłby często niemożliwy.

Uwaga: Ewentualne zapytania i wypowiedzi na tematy poruszane w artykułach dyskusyjnych prosimy nadsyłać na adres redakcji B.E.C.H. - Gdynia, ul. Rotterdamska 3.

22/ Do ostatecznego zlikwidowania szkody transportowej, ubo-
 pieczytel potrzebują reguły przynajmniej niż j podobne
 dokumenty. Ubezpieczony winien je do komisarzy swa-
 ryznemu do podpisu i następnie skompletowane przedko-
 zyc ubezpieczycielowi:

- a- certyfikat swaryjny komisarsz swaryjnego,
- b- polis lub certyfikat ubezpieczeniowy w oryginalne,
- c- konosament, list przewozowy albo inny dokument wysy-
 kowy w oryginalne. Wystawca jeden oryginał, rzadko jed-
 nak tylko jedna kopia,
- d- świadectwo wagi, spis numeracji, specyfikacje przesył-
 ki i wszytkie inne pisemne dokumenty, majace zniezek
 z certyfikatem swaryjnym albo z dokumentami wysyłko-
 wymi,
- e- oświadczenie o stanie faktycznym przewoźnika, protest
 morski, oświadczenie kapitana o zawarciu albo w razie
 braku takich dokumentów odpowiednie oświadczenie zma-
 tora albo jego agenta o przyczynach, przebiegu, czasie
 i miejscu zajścia szkody,
- f- oświadczenia powożnych rzeczoznawców wraz z zafazo-
 nymi rachunkami w oryginalne,
- g- pokwitowane rachunki za pokryte koszty związanych z
 naprawą partii towarów,
- h- rachunki z tytułu frachtu, opłat magazynowych, opłat
 spedycyjnych i innych kosztów dodatkowych, powstałych
 z powodu szkody i przy jej stwierdzeniu, o ile są po-
 kryte w polisie,
- i- o ile towar oddano do przetrzgu publicznego przedsta-
 wie protokół aukcyjny z podaniem rozliczenia na dochód
 brutto i netto oraz zafazylę wszytkie dowody.
- j- oryginalne faktury towarowe, w razie konieczności i -
 rachunek szkód - wystawienie należy wykazanie do obo-
 wiązkom ubezpieczonego, a nie do komisarsz swaryjnego.

23/ Certyfikat swaryjny jest tylko dowodem, ale nie jed-
 -nym, który ustala rodzaj i rozmiar szkody. Ustawa ubez-
 pieczeniowa rozstrzyga, czy certyfikat swaryjny zdany
 jest w polisie. Ubezpieczony bowiem rozstrzyga swoje
 uzasadnia własnie certyfikatem swaryjnym, a w braku
 takiego przedstawie może również inne dowody. Wszyst-
 -kie inne kwestie rozpatruje nie z komisarszem swaryj-
 -nym, a bezpośrednio z ubezpieczycielem.

24/ fakolwiek komisarsz swaryjny dziska jako rzecznik ubez-
 pieczytel, zlecającemu jego jest ubezpieczony. O-
 bowiazkiem ubezpieczonego jest pokrycie wszytkich
 kosztów związanych z dziskalnoscia komisarsz swaryjnego.
 ubezpieczytel zwraca mu je po zbadaniu sprawy, o ile
 pokrywa je polis. Komisarsz swaryjny i rzeczoznawcy mo-
 ze zadac wypłaty zaliczek gotówkowych, a nawet całej
 należności zgóry.

Przestrzeżenie podanych wyficznych zapewnia dobre stosunki
 między ubezpieczonym, a komisarszem swaryjnym, jest więc

gwarancją szybkiego i wiernego wypełnienia zleceń, co przyczyni się niewątpliwie do jaknajkorzystniejszego ułatwienia roszczeń z tytułu odszkodowania za poniesione szkody.

18. Konosament bezpośredni: żegluga morska- żegluga śródlądowa

"Lloyd Anyersois" 29.495

Ostatnio omawiany jest projekt utworzenia konosamentu bezpośredniego Ren -morze. Projekt ten wywołuje żywe dyskusje u zainteresowanych i przyjęty jest przychylnie przez koła związane z żeglugą śródlądową na Renie. W najbliższym czasie zostanie on opracowany i zbadany przez kompetentne komisje techniczne, których zadaniem będzie wyciągnięcie wniosków odnośnie zastosowania nowego dokumentu w praktyce.

19. Uruchomienie linii kabotażowej: Gdańsk-Gdynia-Szczecin-Małe Porty.

Żegluga Przybrzeża w Gdańsku oddała do ruchu kabotażowego m/s Narow, który jeździć będzie jako tramp między Gdańskiem, Gdynią, Szczecinem i Małymi Portami /Ustką, Dąrkowem, Kołobrzegiem/, odciążając transport kolejowy i spełniając rolę środka dowozowego do wielkich portów na statki oceaniczne. M/S Narow może przewieźć jednorazowo ca 265 ton. Pracuje na warunkach f.i.o. & stowed. Podróż z Gdańska do Szczecina trwa do 34 godzin. Stawki kształtują się różnie w zależności od jakości i ilości towarów.

Żegluga Przybrzeżna zwraca uwagę na nowo-uruchomiony środek lokomocji, podkreślając jego taniość i udogodnienia w dowozie towarów.

20. Wytyczne dla opakowania eksportowanych maszyn

Opakowanie morskie dla maszyn wymaga szczególnej uwagi i troski ze strony eksportera. Ze względu na wysoką wartość maszyny, nieodpowiednie opakowanie przy przewozie morzem, może spowodować bardzo wielkie szkody i straty. Odbiorca w kraju importującym nie ma możliwości zaopatrzenia się w zgubione lub uszkodzone części maszyn i dlatego często czekać musi na ponowne ich przysłanie przez eksportera, co związane jest ze znaczną stratą czasu i poważnymi kosztami.

Cieżar własny maszyn i wynikające stąd trudności przy załadunku, zasztatowywaniu i następnie przy wyładunku maszyn w porcie przeznaczenia musi być uwzględniony przy wyborze rodzaju i sposobu opakowania. Pamiętać trzeba nie tylko o opakowaniu zewnętrznym, ale też o wewnętrznym umocowaniu maszyn we wnętrzu skrzyń. Wyraźne, dokładne i wierne znakowanie jest podstawowym warunkiem przeprowadzenia prawidłowej dostawy. Podanie punktu ciężkości skrzyni, miejsc gdzie należy założyć pętle itp. w znacznym stopniu ułatwia prace sztauera i zapewnia wyższy stopień bezpieczeństwa pracy przy przeładunku skrzyń z maszynami.

Przy sporządzaniu skrzyń do opakowania maszyn, należy zwrócić uwagę na następujące momenty:

- 1/ skrzynie muszą być zrobione z dostatecznie mocnego materiału, by zniosły dobrze twarde warunki przewozu monzem. Dno i płozы muszą być mocne, aby bez trudności mogły u - nieść ciężar maszyny. Siła płoz jest szczególnie ważna, gdyż gdy są za słabe istnieje niebezpieczeństwo załamania albo przebicia, przy czym ulec może zniszczeniu skrzyni wraz z zawartością. Podobnie jak dno i wierzch skrzyni musi posiadać dostatecznie mocną konstrukcję, aby w ten sposób zapobiec zgnieceniu przy zakładaniu lin czy przy zasztatowaniu towaru.
- 2/ na umocowanie maszyny wewnątrz skrzyni. Powinna być bezpośrednio przymocowana do dna skrzyni, tak, aby przy przewróceniu jej nie mogła ruszyć z miejsca. Części luźne muszą być dobrze umocowane, tak aby nie mogły roz - luźnić się w czasie transportu, ani uszkodzić samej ma - szyny.
- 3/ na zabezpieczenie czulszych części maszyny przed rdzą i wilgocią. Miejsca te należy bardzo starannie natłuścić i opakować.
- 4/ fracht oblicza się od zajmowanej objętości -skrzynie . powinno być możliwie małe i ekonomicznie wykorzystane. Części wystające należy odmontować i opakować oddzielnie.

Ze względu na wielką różnorodność typów maszyn nie można stosować ostatecznych zaleceń, a każdorazowo należy uwzględnić poszczególne elementy charakterystyczne dla danej ma - szyny. W każdym jednak wypadku, przed ostatecznym zapako - waniem maszyny zdejmuje się części wystające i szczegól - nie wrażliwe, które pakuje się oddzielnie do skrzyni, którą wkłada się następnie do wspólnej skrzyni. Oszczędza się tą drogą zapłaty frachtu za dodatkową skrzynię, oraz chroni się je przed zagubieniem.

21. Taryfy związkowe, ich zastosowanie, korzyści i niebezpie - czeństwa - "Transport" 39/51.

Wzrost kosztów eksploatacyjnych wyraził się w ciągłych zwyż - kach, jakie stosuje się za pobierane usługi. Na odcinku trans - portu kolejowego wyraża się to wyższymi stawkami przewo - wymi.

Koleje w poszczególnych państwach wprowadzają zwyżki stawek przewozowych tak w ruchu krajowym jak i w ruchu międzyna - rodowym. Zwyżka za przewozy krajowe musiała znaleźć swe odbicie również w taryfach związkowych, obowiązujących mię - dzy dwoma lub więcej krajami. Międzynarodowe układy kole - jowe między dwoma lub więcej krajami, ustalają wspólne stawki przewozowe dla przebiegu towarów na całym terenie obu krajów, przyjmując obowiązującą jedną walutę /np. rub - le/, stosując wspólne przepisy transportowe itp., przyczym ujmują te nowe wspólne taryfy w taryfie związkowej. Ogól - nie znana i oceniona jest wartość i znaczenie taryf zwią -zkowych. Obok przyspieszenia przebiegu towarów, jeszcze bar - dziej przyczyniają się do eliminacji wyliczeń frachtowych,

gdyby stawki trzeba było obliczać wg. taryfy krajowej i następnie przeliczać na drugą walutę. Przesyłki kierowane są przez koleje trasami wzajemnie uzgodnionymi, a stawki za przewoźne obliczane są wg. ustalonych baz.

Obok niewątpliwych korzyści na odcinku opłat za przewoźne, w oparciu o taryfy związkowe stosuje się odgórne kierownictwo transportem. Towary nie będą narażone na przestoje i oczekiwania na okazje załadownicze. Z drugiej strony w zarządzeniu tym kryje się poważne niebezpieczeństwo dla wysyłającego. Może on stracić prawo do swobodnego dysponowania towarem, gdyż musi wykonywać zarządzenia władz naczelnych kolei. Zająć mogą pomyłki w skierowaniu przesyłki, które krążyć będą tygodniami na liniach kolejowych. Z tego też powodu przewoźnicy zaniechują niekiedy korzystanie z taryfy związkowej, a wysyłają towar w oparciu o taryfy wewnętrzno-krajowe.

Fracht płacony przy zastosowaniu taryfy związkowej jest znacznie niższy, niż przy obliczeniu go w oparciu o taryfy wewnętrzno-krajowe. W taryfach związkowych znacznie wolniej ujawniają się wszelkie fluktuacje na rynku wewnętrznokrajowym. Natychmiastowe poprawki odnośnie stawek przewoźnych wprowadzane są jedynie do taryf wewnętrznych, przy taryfach związkowych prace te przeciągają się nawet do paru tygodni, nim wykoną się potrzebne przeliczenia.

22. Otwarcie nowego punktu granicznego między Węgrami a Czechosłowacją - "Transport" 39/51 i 41/51.

Z dniem 1. października 1951 r. otwarto dla międzynarodowego ruchu towarowego nowy punkt graniczny między Czechosłowacją a Węgrami: Rusovce - Rajka, na trasie Bratislava - Petržalka - Hegyeshalom. Przewozić się będzie tą trasą towary idące tranzytem między krajami północnej i północno-zachodniej Europy a krajami południowo-wschodniej Europy.

23. Tranzyt via Czechosłowacja

Od dnia 27. sierpnia 1951 r. wszelkie przesyłki idące tranzytem przez Czechosłowację /bez względu na kierunek i środek lokomocji/, przy otrzymaniu zlecenia spedycyjnego zakatwia F-a METTRANS, - Oddział Tranzytu, Praha II, Na Prikope 8. Metrans jest również kompetentnym dla czeskiego tranzytu idącego przez Polskę.

24. Przesyłki pośpieszne i ekspresowe w Rumunii - "Transport" 40/51.

Artykuł 16, §§ 135 - 138 część I. - Ogólne Przepisy Miejscowej Taryfy Rumuńskiej, przewiduje następujące przepisy dla przesyłek nadawanych za międzynarodowym listem przewozowym:

Przesyłki nadawane na stacjach rumuńskich albo stacjach granicznych, a przychodzące do punktu granicznego za mię-

dzynarodowym listem przewozowym dla przesyłek pospiesznych będą przesyłane następująco:

- a- przesyłki drobnicowe - pociągami pospiesznymi, towarowymi,
b- przesyłki wagonowe - bezpośrednimi pociągami towarowymi.

Jeżeli wysyłający wnosi uwagi w międzynarodowym liście -- przewozowym dla przesyłek pospiesznych o transport pociągami osobowymi, przewóz ten dozwolony jest pod następującymi warunkami:

- dla coli o wadze ponad 100 kg., jedynie w wypadku, jeżeli stacja przeznaczenia albo wyjścia stacja graniczna jest jednocześnie stacją docelową pociągu.
- dla coli o wadze do 100 kg /włącznie/ przewóz bez ograniczeń. Dla przesyłek drobnicowych nadawanych międzynarodowym listem przewozowym dla przesyłek pospiesznych, stawki na odcinku przebiegu kolejami skimi oblicza się wg. taryfy ekspresowej.

Przy przesyłkach całowagonowych, dla których w liście przewozowym zamawia się odprawę towarowymi pociągami pospieszonymi, przyspieszonymi pociągami towarowymi albo pociągami osobowymi, fracht oblicza się, jak następuje:

- przy przewozie towarowymi pociągami pospieszonymi, fracht zostaje podwyższony o 50%.
- przy przewozie specjalnymi przyspieszonymi pociągami towarowymi albo pociągami osobowymi fracht zostaje podwyższony o 100%.

Fracht obliczony w ten sposób, nie może być niższy niż fracht wg. 4 głównej kolumny tabeli taksacyjnej 019, podwyższony o 100%.

25. Obliczanie przewoźnego za autotraktory na kolejach rumuńskich.

W uzupełnieniu do notatki zamieszczonej w B.E.C.H. nr. IX. podajemy, że obowiązująca od dn. 1.IX.br. nowa lokalna rumuńska taryfa kolejowa postanawia, iż przy transportach autotraktorów przewoźne oblicza się wg. kolumny V poz.091 stawki drobnicowej /dla m/m 7.000 kg./ za wagę rzeczywistą m/m za 2.000 kg. pod warunkiem, że do użytego pod przewóz wagonu nie zostanie dokładowana żadna inna przesyłka. Odstąpiono w tym wypadku od zasady obliczenia kosztów przewozu na podstawie ładowności użytego podładunek wagonu.

26. Ruch towarowy: Bułgaria - Szwecja/Norwegia - "Verkehr" 2/51

Od dnia 1. października nie istnieją żadne ograniczenia ruchu towarowym między Bułgarią - Szwecją/Norwegią via Sassnitz/Trelleborg, anulowano bowiem art. 17 IUG /zapłata kosztów/. Przewóz towarów odbywać się będzie przez następujące kraje: Bułgaria - Szwecja/Norwegia via Jugosławia, Austria, Czechosłowacja, Niemiecka Republika Demokratyczna. Dopuszczone w obrocie są jedynie przesyłki pospiesz-

no wyjątkowe towarowe. Nie dopuszczone są przesyłki za zali -
czaniem pocztowym albo zapłaconą z góry, zaś zmiany dozwolono
na jedynie tylko w granicach układu.

27. Nijmejska konferencja kolejowa - "Verkehr" 40/51.

W dniach od 26. września do dn. 6. października odbyła się w
Gdańsku Międzynarodowa Konferencja Kolejowa dla skoordynowania
rozkładu jazdy pociągów ekspresowych i pospiesznych na liniach
międzynarodowych.

28. 8 Kongres Międzynarodowej Unii dla Transportu Drogowego -
"Transport" 39/51

W dniach 24. i 25 września odbył się w Holandii /Den Haag/ 8
Kongres Międzynarodowej Unii dla Transportu Drogowego z udziałem
przedstawicieli nast. państw: Belgii, Szwajcarii, Niemiec,
Danii, Hiszpanii, Francji, W. Brytanii, Włoch, Holandii i Szwecji.

Na konferencjach przedebatowano różne problemy i powzięto uch-
wały dotyczące usprawnienia transportu drogowego w skali mię-
dzynarodowej. Uchwalono wprowadzenie "Carnet TIR", który umoż-
liwi wolny przejazd samochodem ciężarowym między krajami zwią-
zanymi bez kontroli celnej. Nadto rozpracowano zagadnienie wpo-
wadzenia powszechnie obowiązujących warunków transportowych,
które miałyby przewoźnikowi zapewnić najwyższe bezpieczeństwo i
gwarancje przy przeprowadzaniu transportów drogowych.

Na posiedzeniach poszczególnych grup zawodowych rozpracowywano
zagadnienia z dziedziny transportu osobowego, towarowego i fa-
brycznego. Nadto Międzynarodowa Unia dla Transportu Drogowego
przygotowuje wydanie "Handbuch des internationalen Strassen -
transportwesens", który będzie niewątpliwie dużą pomocą dla
wszystkich przewoźników zainteresowanych w transporcie drogowym.

29. Odprawa pasażerów i towarów "w tranzycie" na lotniskach -
"Transport" 39/51.

Dyrektor Generalny I.A.T.A. /International Air Transport Asso-
ciation/ na walnym zebraniu w Londynie w przedwzięciu następnym
zwrócił się o projektem "utworzenia bezpośrednich placówek
transzytowych" /"direct transit areas"/ w Amsterdamie, Kopenha-
dze, Londynie, Paryżu i Zurychu. W dalszym ciągu obrad uzgodn-
iono, że członkowie I.A.T.A. wnoszą podania do rządów swych
państw o utworzenie wolnych stref na lotniskach dla odprawy pa-
sażerów, bagażu i towarów. W związku z tym podaje się do wia-
domości, że na lotnisku w Genewie -Cointrin obowiązują prze-
pisy zwalniające pasażerów, bagaż i towary przechodzące w tran-
zycie od wszelkich formalności celnych.

E r r a t a: W Biuletynie Informacyjnym C.Hartwig z dn. 5.X.51
zakończył się błąd. Prosimy uprzejmie o poprawianie:
Str. 1c - wiersz: 1,2,3 od dołu:
powinno być: Dla informacji podajemy, że przejście międzykro-
fowe Marienborn/Helmstedt służy wyłącznie dla komunikacji z
dworcami Berlina Zachodniego.