

# BIULETYN EKONOMICZNY C. HARTWIG S. A.

Redakcja i Administracja: Gdynia, Rotterdamska 3 - Tel. Nr 20-20 - S. S. W. I.

Wydawca: C. Hartwig S. A. Oddz. Morski

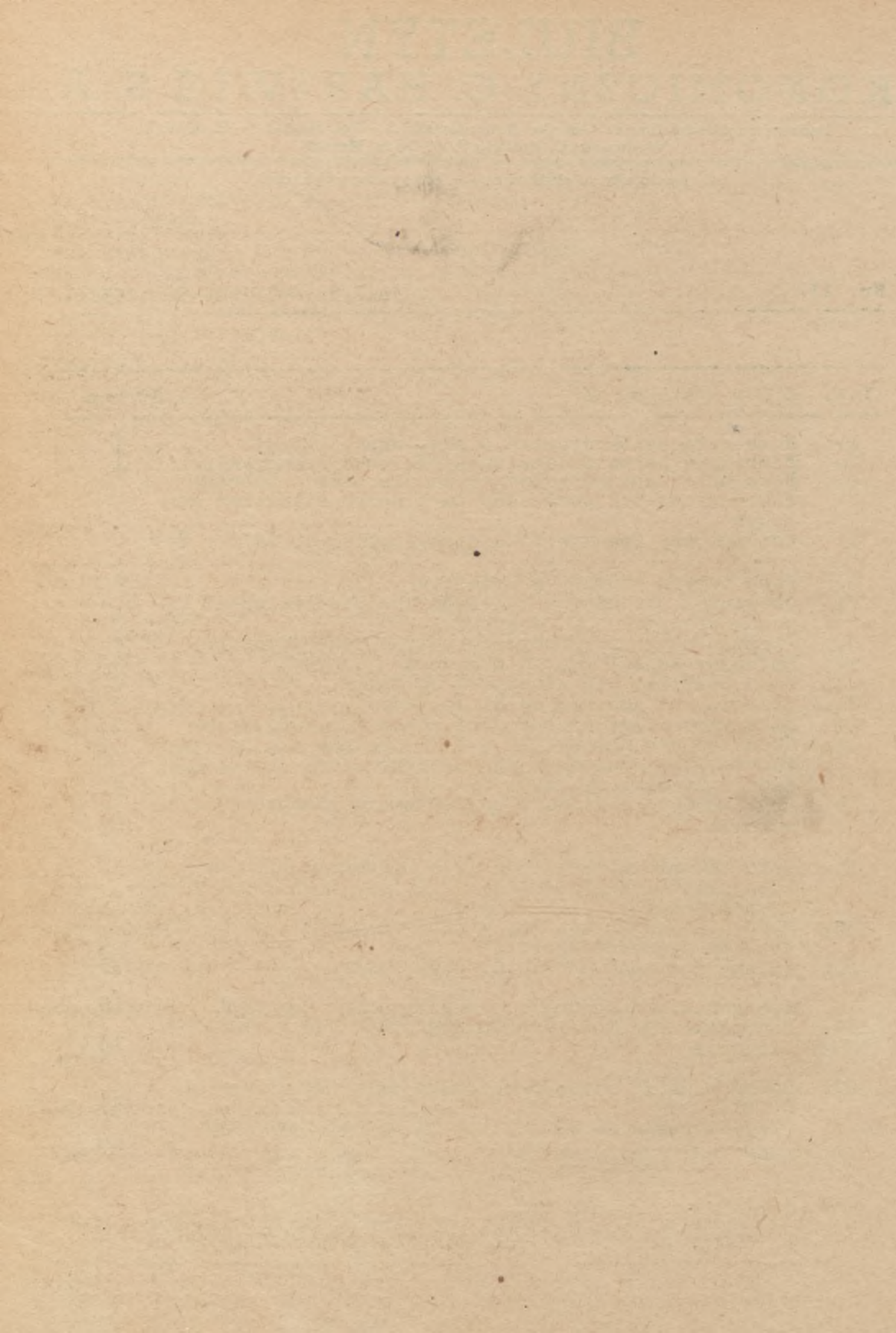
Tylko do użyciu służbowego - bez prawa publikacji



Nr. XI.

Gdynia, dn. 20. listopada 1951r.

L.p.	T r e ś ć	Strona
1.	Nowe połączenia drogowe w pld.-wsch. Turcji	1
2.	Rozbudowa portu Cassablanca /Marocco Francuskie/	1
3.	Nowe urządzenia przekładunkowe dla soli w Lubece	1
4.	Pierwszy statek poruszany turbinowym silnikiem gazowym	1
5.	Kombinowany transport: statek-samolot do Afryki Sr.	2
6.	Nowa taryfa portowa w Trieście	2
7.	Obowiązek posiadania koncesji ubezpieczeniowej przez spedytora amerykańskiego	2
8.	Przymus zapłaty frachtów w portach załadowniczych	3
9.	Przepisy konsularne do Ekwadoru	3
10.	Nowe przepisy dla przesyłek do Chile	4
11.	Przepisy załadownicze do El Salvador	4
12.	Międzynarodowy, bezpośredni konosament spedytora	4
13.	"Gentlemen's Agreement" - Porozumienie między armatorami, załadownicami i ubezpieczycielami angielskimi z dnia 1. sierpnia 1950 r.	5
14.	Opakowanie drewniane i zewnętrzne w transporcie morskim	8
15.	Wprowadzenie w życie "Umowy o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej"	13
16.	Skrócenie czasu dostawy w skali międzynarodowej dla środków żywnościowych	14
17.	Zmiana postanowień M.G.S. - Okólnik nr. 36	15
18.	Reorganizacja spedycji wewnętrznej na Węgrzech	15
19.	Reorganizacja Tow. Handlu Zagranicznego w Czeskosłowacji	16
20.	Reorganizacja międzynarodowego prawa drogowego w Belgii	17
	Przygotowanie nowych konwencji dla międzynarodowego ruchu drogowego	17



1. Nowe połączenia drogowe w pld-wsch. Turcji - "Waher" 44  
3.11.1951

Wschodnie prowincje Turcji położone nad granicą irańską w miesiącach zimowych odcięte są często od portów Morza Czarnego. Np. Jedyna droga wiodąca do Trapezuntu przez góry Zirwana pokryta jest wielometrowym śniegiem.

W celu zaradzenia panującej sytuacji Komisji Specjalnej dla transportu drogowego powierzono opracowanie planów budowy nowej drogi, łączącej tereny te z portami Morza Śródziemnego. Ruch drogowy mógłby być utrzymany przez cały rok. Zdecydowano budowę nowej bitej drogi z miejscowości Van, która biegnąc na pld.-wschód koło Mardin łączyłaby się z bitą szosą prowadzącą do portu Iskanderun. Projektuje się również przedłużenie tej szosy w kierunku pln. do granicy irańskiej do Ozalp.

2. Rozbudowa portu Cassablanca /Marocco Francuskie/ - "Lloyd Anversois" nr. 29.524 z dn. 4.10.1951

Prace nad rozbudową portu Cassablanca stale postępują na przód. W porcie handlowym buduje się nowe nabrzeże, umieszczone pomiędzy nabrzeżem fosfatów i molem handlowym. Ta konstrukcja budowana jest w odcinkach 100 metrowych i obecnie pierwszy z nich jest już wykończony, tak że statki mogą tam przybijać. Prace dalsze prowadzone są w szybkim tempie i w bliskiej przyszłości dwa dalsze statki będą mogły być przeładowywane przy nowym nabrzeżu. Jest to o tyle ważne, że od szeregu miesięcy na redzie portu oczekiwany stale statki na wejście i przeładunek, a ostatnio dzięki dokonanym inwestycjom sytuacja się zmieniła na korzyść.

3. Nowe urządzenia przeładunkowe dla soli w Lubec - "Transport 4551 z dn. 9.11.1951 r.

W uzupełnieniu do notatki zamieszczonej w B.E.C.H. nr.X. z dnia 20. października 1951 r. podajemy bliższe dane dotyczące nowo zainstalowanych urządzeń przeładunkowych dla przetrzucia soli. Nowe te urządzenia pracujące już w porcie, przetrzuca obecnie w swym okresie próbnym od 300 do 350 ton soli w ciągu 8 godzin pracy / jednej zmiany/. Zmechanizowaną jego pracę rozbić można na następujące odcinki:

- a/ mechaniczna szufla przetrzuca sól z krytego wagonu towarowego w lejkiowy zasobnik
  - b/ czerpakami rzuca się sól na taśmę, doprowadzającą ją do rury zsykowej
  - c/ ruchoma para zsykowa pozwala na równomierne rozprzucie soli w ładowni
- Dotychczas przeładunek soli odbywał się kułbami z wagonu, które następnie dźwig przetrzucał na statek.

4. Pierwszy statek poruszony turbinowym silnikiem gazowym "Lloyd Anversois" nr. 29.527 z dnia 7.XI.1951 r.

W ostatnich dniach po raz pierwszy zastosowano na tankowcu turbinowy silnik gazowy. Pierwsza próba przyniosła duży

sukces. Tankowiec z pełnym ładunkiem, poruszany tylko jednym silnikiem turbinowo-gazowym, przy dobrych warunkach atmosferycznych osiągał szybkość 7 węzłów. Silnik zastąpił pracę 4 silników dieselowskich, dając tym samym znaczną oszczędność kosztów eksploatacji statku. Inowacja ta wzbudziła sensację zarówno wśród armatorów, jak i konstruktorów.

5. Kombinowany transport: statek - samolot do Afryki Środko -  
- "Transport" 45 z dnia 9.11.1951 r.

---

Compagnie Maritime Belge S.A. i Sabena zawarły porozumienie umożliwiające wysyłkę towarów morzem do Konga Belgijskiego i dalej samolotem w głąb kraju przy stosowaniu tylko jednego dokumentu przewozowego. Podajemy poniżej bliższe szczegóły:

"Przejęcie towarów przez tow. lotniczo Sabena nastąpi w Leopoldville, a nie w Matadi, gdyż w obecnych warunkach nie możliwym jest zagwarantowanie regularnych odlotów z Matadi.

W wypełnianych przez Sabena lotniczych listach przewozowych Compagnie Maritime Belge figuruje jako wysyłający i odbiorca. Przesyłka wydana będzie Sabenie przez upoważnionych do tego osób z C.M.B. przez wręczenie bezpośredniego konosamentu bądź też nieprzełożonego kwitu odbiorczego. Jeżeli chodzi o odpowiedzialność związaną z posiadaniem morskich papierów ładunkowych, ogranicza się ona jedynie do tych lotnisk w których Sabena posiada swe własne handlowe przedstawicielstwa.

Transport lotniczy podlegający powszechnym warunkom transportowym Sabeny obowiązuje także Compagnie Maritime Belge, gdyż jest ona jednocześnie wysyłającym i odbiorcą towaru."

6. Nowa taryfa portowa w Trieście - "Verkehr" 44 z dn. 3.11.51

---

Z dniem 29. października 1951 r. obowiązuje nowo-zestawiona przez Magazini Generali taryfa portowa. Nowe stawki przeładunkowe zawierają różne zwwyżki, spowodowane ogólnym wzrostem robocizny i kosztów materiałowych. Nowa taryfa nie obejmuje stawek przeładunkowych za zboże. Stawki ustalone zostały w oparciu o stawki stosowane w portach północno - europejskich. Stawki za przeładunek sztuk ciężkich zostały obniżone i uśrednione. Pozostają one w zgodności z stosowanymi w portach północno - europejskich. Wliczone są już wszystkie dodatki /np. za użycie dźwigu pływającego itp./. Upraszcza się w ten sposób kalkulację kosztów przeładunkowych. W tym samym sensie zmniejszone zostały opłaty za postojowe. Zwiększono liczbę dni wolnych od postojowego i to przy ruchu bezpośrednim z 2 na 4 dni, w ruchu pośrednim - via magazyn - z 1-go na 2 dni.

7. Obowiązek posiadania koncesji ubezpieczeniowej przez spedytora amerykańskiego - "Verkehr" 44 z dn. 3.11.1951 r.

---

Na mocy zarządzenia "New York Insurance Department" spedytora amerykańskiego w Nowym Yorku musi dla przeprowadzenia ubezpieczenia powierzonych mu przesyłki, być w posiadaniu konces-

ji maklera- ubezpieczającego. Zobowiązuje się nadto wszystkich międzynarodowych spedytorów, aby przy składaniu rachunków, opłaconą premię dalej rozliczali i otrzymaną prowizję podawali jako oddzielną pozycję.

8. Przymus zapłaty frachtów w portach zakładowczych - "Verkehr" 44 z dn. 3.11.1951 r.

---

W uzupełnieniu notatki z maja b.r. podaje się obecnie obowiązujący aktualny spis państw względnie portów, dla których fracht płatny jest z góry w porcie zakładowczym:

Indonazja	Mexico - Cuba
Chiny	Brazylia
Japonia	Indie Zachodnie t.zn.
Filipiny 85%	Barranquilla
Khorramshahr	Cartagena
Basra	La Guaira
Dakar	Puerto Cabello
Turcja	Maracaibo
Zach. Wybrzeże Płd. Ameryki	Haiti
" " Sr. Ameryki	Jamajka
Wsch. " Sr. Ameryki	Trinidad

Przy zakładunku na statki pływające pod banderą chilijską, fracht morski może być płatny w Chile. To samo odnosi się do ładunków idących do Brazylii statkami "Lloyd Brasileiro".

9. Przepisy konsularne do Ekwadoru - "Verkehr" 44/51 z dn. 4.11.1951r.

---

Konsulat Ekwadoru w Hamburgu zwraca uwagę na konieczność przestrzegania następujących przepisów konsularnych:

" Na fakturach konsularnych nie wolno wprowadzać żadnych zmian ani poprawek, ani też wyznaczać słów. Przesyłać należy: faktury handlowe w 4 egz. / przy przesyłkach pocztą - 6 egz. / konosamenty - 1 oryginał i 2 kopie / w oryginale nie wolno w żadnym wypadku podawać wysokość frachtu, licencję importową / numer licencji importowej należy podać na fakturze konsularnej zaraz za jej tekstem /, faktury konsularne w 6 egz.

Na fakturze konsularnej nast. rubryki wypełnia:

- Num.de orden " - Konsulat
- " Num. de hojas" - Zakładowca -
- " Hojas Numero " - Zakładowca - numeruje się strony bieżąco
- " V/de la factura §"- Zakładowca- wartość f.o.b.
- " Dschos. Consulares"-Konsulat - koszty konsularne
- " Valor real en dolares" - Zakładowca - wartość f.o.b.
- "

## 10. Nowe przepisy dla przesyłek do Chile - "Transport" 44.2.11.51

Chilijska Komisja dla Handlu Zagranicznego wprowadziła nową dyskryminacyjną klauzulę, stosowaną przy wydawaniu zezwoleń importowych, a rozszerzając postanowienia dotychczas obowiązującej klauzuli o 50% przewozić statkami bandery chilijskiej.

Stosownie do nowej klauzuli, pewne ładunki przychodzące do Chile z portów Hamburg, Antwerpia i Rotterdam, muszą być przewożone statkami bandery chilijskiej, chyba że zostanie przedłożone potwierdzenie tow. Cia Sud-Americana de Vapores, stwierdzające, że w okresie najbliższych 15 dni nie było w tych portach żadnego statku chilijskiego, względnie nie można było na takowy załadować danego towaru. Teoretycznie klauzulę tę można uważać za całkowitą dyskryminację obcych bander - w praktyce jednak tonaż chilijski w obrotach z Europą pokrywa tylko 7% zapotrzebowania.

## 11. Przepisy załadowcze do El Salvador - "Transport" 51-9.11.51

Linia żeglugaowa Horn-Lino z Hamburga donosi, że na konosamentach na ładunki do El Salvador należy podawać adres pomocniczy nawet w tym wypadku, gdy jako odbiorcę wymienia się bank. O ile wystawia się konosamenty "na zlecenie" i podaje się bank w adresie pomocniczym, to jako drugi adres "notify - adress" wymienić należy równocześnie ostatecznego odbiorcę.

## 12. Międzynarodowy, bezpośredni konosament spedytora

Kwestia bezpośredniego konosamentu spedytora onawiana jest od dłuższego czasu w kołach międzynarodowych spedytorów. Za bezpośredni konosament spedytora /Forwarder's bill of lading/ uważa się bezpośredni konosament podpisany przez spedytora, a dotyczący jednej przesyłki, przetrzucanej różnymi środkami transportowymi jak statek, barka, kolej, samochód, samolot. Za wzór przyjęty przyjęto konosament żeglugi morskiej, ponieważ jest dokumentem stałym i regularnie akceptowanym przez kupców i banki. Dąży się bowiem do tego, aby konosament spedytora znalazł takie same uznanie.

Zasadniczo to jest również dyskutowane wśród spedytorów skandynawskich. Stwierdzają oni, że dokument ten jest stosowany obecnie w całym zakresie. Wydaje się jednak wskazany, aby znalazł szersze zastosowanie, gdyż umożliwi to spedytorom sprawniejsze wykonanie swych obowiązków.

Należałoby podjąć starania o wprowadzenie standardowego formularza tego konosamentu, uznanego tak przez zleceniodawców spedytora, a więc kupców jak i przez banki. Na podstawie tego dokumentu winien wynikać jasno i wyraźnie zakres odpowiedzialności spedytora wystawiającego go.

Ponieważ są to zagadnienia o znaczeniu międzynarodowym, trudno jest wprowadzić je w praktyce. Bezpośredni konosament spedytora jest dokumentem wystawianym na żądanie eksportera lub importera, głównie dla celów bankowych /inkaso/ i trzeba go różnić od "zaświadczenia spedycyjnego" /Forwarder's receipt of cargo - recu d'envoi/, które jest tylko stwierdzeniem przyjęcia

towaru i w którym na życzenie importera lub eksportera może być zamieszczona uwaga o dalszym transporcie towaru. Obydwa dokumenty mają więc zupełnie odrębny charakter i nie należy ich utożsamiać.

Zagadnienie międzynarodowego konosamentu spedytora i podział odpowiedzialności między wszystkich zainteresowanych podczas transportu, opracowane jest przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu. Istnieje też projekt stworzenia międzynarodowej konwencji, regulującej zagadnienie dokumentów, dotyczących międzynarodowych transportów. Konwencja ta ustaliłaby pewne reguły dla jednolitej umowy, która winna być zawierana między wysyłającym towar i zawodowym przedsiębiorstwem transportowym przy wszystkich przesyłkach z jednego kraju do drugiego w wypadkach, gdy przewóz przeprowadzony jest w całości jak jednym środkiem transportowym względnie przez kilku przewoźników.

Najtrudniejszym zadaniem jest ustalenie zakresu odpowiedzialności poszczególnych przedsiębiorstw usługowych, biorących udział w przetrzucie przesyłki. Dotychczas nie znaleziono zadowalającego rozwiązania.

13. "Gentlemen's Agreement" - Porozumienie między armatorami, załadowcami i ubezpieczycielami angielskimi z dnia 1. sierpnia 1950 roku

---

Dnia 1. sierpnia 1950 r. podpisano Porozumienie, zawarte między przedstawicielami armatorów, załadowców i ubezpieczycieli angielskich, a dotyczące ograniczonej odpowiedzialności właścicieli statków za straty i szkody wynikłe dla towarów w czasie transportu, zgodnie z warunkami Reguł Haskich.

Należy tutaj przypomnieć, że art. 4 pkt. 5 Reguł Haskich mówi:

"Przewoźnik i statek nie będą w żadnym wypadku odpowiedzialni za straty lub szkody wyrządzone towarom albo się do nich odnosząco, na sumę przekraczającą £. 100/-/- za skrzynię lub jednostkę, o ile w konosamencie nie została zamieszczona deklaracja załadowcy odnośnie rodzaju i wartości tych towarów".

Komisja upoważniona do rewizji Reguł dodała do tegoż art. 4 pkt. 5 w 1923 r. art. IX, który precyzował, że ograniczona odpowiedzialność właścicieli statku ustalona na £. 100/-/- za skrzynię lub jednostkę, ma się rozumieć w złocie.

Nieco później Parlament Angielski uchwalił ustawę z dnia 1. sierpnia 1924 r., znaną jako "Carriage of goods by Sea Act" - przed podpisaniem Międzynarodowej Konwencji w Brukseli dnia 25. sierpnia 1924 r., dotyczącej unifikacji reguł konosamentowych. Ustawa ta wprowadziła do ustawodawstwa angielskiego w sposób prosty i bezpośredni reguły zawarte w art. IX Konwencji Brukselskiej.

Należy stwierdzić, że art. IX zawarty w ustawie angielskiej z dnia 1. sierpnia 1924 r. a zredagowany w następującym brzmieniu "jednostki monetarne o które chodzi w tych Regułach rozumieją się w złocie" /The monetary units mentioned in these Rules are to be taken to be gold value/, nie jest dostosowany do warunków dzisiejszych.

Ustawa z dnia 1. sierpnia 1924 r. została wprowadzona w życie z dniem 1. stycznia 1925 r., a nieco później Anglia zastosowała standard złota, co zmierliło się dopiero z dniem 20 wrześ - nia 1930 r. Dlatego też autorzy angielscy Tomperley i Vaughan mogli napisać w 1932 r.: "jeżeli funt szterling nie jest bazowa - ny na złocie, niesłychanie trudno jest powiedzieć w jakim zakre - sie obowiązuje art. IX, a nawet czy wogóle ma jakieś znaczenie /Tomperley and Vaughan - "Carriage of goods by Sea Act" 1932-str. 79/.

W Anglii omawiany artykuł interpretowany jest w różny sposób. Ubezpieczyciele angielscy twierdzą logicznie, że jeżeli art. IX nie jest uchylony, należy go stosować i określać ograni - czoną odpowiedzialność właścicieli statków na £. 100/-/- w zło - cie. Wówczas jednak powstaje kwestia czemu równa się £. 100/-/- w złocie?

Jeden z członków Francuskiego Towarzystwa Prawa Morskiego /Association Francaise de Droit Maritime/, specjalista od za - gadnień międzynarodowego transportu w referacie na temat trans - portów lądowych : kolej - morze, wygłoszonych na konferencji w Bernie w lipcu 1950 r. stwierdza co następuje: "bardzo trudną rzeczą jest ustalenie co oznacza £. szt. w złocie. Wiemy, że wg. Banku Anglii £. szt. odpowiada sh. 40/- lub sh. 41/-, czyli oko - ło dwom funtom szterlingom papierowym. Funf szterling w złocie nazwany "souverain" jest dowolnie notowany w poszczególnych pań - stwach obcych. Notowania te przekraczają znacznie cenę Banku Anglii. Np. kurs notowany w Paryżu jest równowarty 4 papierowym £. szt."

W tej sytuacji angielscy właściciele statków zrozumieli, że nadszedł moment podpisania Porozumienia "Gentlemen's Agreement" - t.zn. honorowego zobowiązania wobec pewnych przedstawicieli zakładowców i ubezpieczycieli towarów angielskich. W pierwszym rzędzie należy tutaj stwierdzić, że strony kontraktujące są wy - bitnymi przedstawicielami zainteresowanych. Właściciele statków reprezentują:

- The British Liner Committee
- Chamber of Shipping of the United Kingdom
- The Liverpool Steam Ship Owner's Association

i praktycznie wszystkie wielkie zrzeszenia towarzystw ubezpiecze - niowych, jak:

- The Britania Steam Ship Insurance Association
- The Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association Ltd.

oraz 7 innych towarzystw podanych imiennie. Stosownie do art. I członkami Porozumienia będą mogli zostać wszyscy inni armato - rzy, których statki zostaną w przyszłości zapisane do jednego z w/omówionych towarzystw, a które będą podlegały ustawodawstwu uznającemu Konwencję Brukselską. Ze strony zakładowców i ubezpie - czycieli występują:

- The Association of Underwriters and Insurance Brokers in Glasgow
- The Institute of London Underwriters



The Lloyds Underwriters Association  
The Liverpool Underwriters Association.

oraz ubezpieczyciele i załadowcy, którzy już przystąpili lub chcieliby przystąpić do Porozumienia.

Jeżeli chodzi o tekst Porozumienia należałoby podać co następuje:

1. Odpowiedzialność właścicieli statków - sporne lub niesporna - będzie ograniczona do £. 200/-/- w legalnej walucie Zjednoczonego Królestwa za skrzynię lub jednostkę / za wyjątkiem, gdy deklaracja rodzaju i wartości towaru została wpisana do konosamentu/, mimo każdego innego ograniczenia odpowiedzialności, które wynikałoby z ustawodawstwa obowiązującego odnośnie przewozu towarów morzem.

Przez uznaną zwyczajną do papierowych £. 200/-/-, armatorzy wyjaśniają problematyczną kwestię £. 100/-/- w złocie, która ze względu na dotychczas obowiązujący art. III b. powodem ciągłych nieporozumień.

2. Przed zawarciem Porozumienia decyzja co do przeprowadzenia reklamacji przez sądy zagraniczo należała do armatora względnie ubezpieczyciela. Po zawarciu Porozumienia armatorzy zobowiązali się przeprowadzać wszelkie sprawy sporne w sądach angielskich oraz przeprowadzić w Anglii postępowania arbitrażowe.

3. Armatorzy uznali, że roczny termin prekluzywny wniesienia roszczeń przeciwko szkodom lub stratom wyrządzonym towarom transportowanym, wydaje się trochę za krótki. W wielu wypadkach, szczególnie przy transportach do państw tryki załadowcy i ubezpieczyciele nie mogą zdążyć w ciągu jednego roku zebrać akta potrzebne do złożenia reklamacji. Dlatego też członkowie Porozumienia postanowili przedłużyć okres przepisany Art. III pkt. 5 § 3 ustawy z 1924 r. z jednego roku na dwa lata. Niemniej, aby to miało miejsce koniecznym jest:

- a/ aby reklamacja została zadwizowana w przepisany terminie 1-go roku z podaniem najpotrzebniejszych informacji,
- b/ aby załadowcy lub ubezpieczyciele nie byli winni specjalnemu opóźnieniu przy dostarczeniu informacji i sformułowaniu reklamacji.

Przewiduje się, że zakwestionowanie interpretacji przepisów Porozumienia będą poddawane pod arbitraż Pod-Komitetu Angielskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego, które będzie uprawnione do rozstrzygania sporów, a jako arbitrowie występować będą osoby wymienione w załączniku III Porozumienia. Decyzja arbitra będzie ostateczna i definitywna.

4. Jeżeli członkowie Porozumienia mimo swoich dążeń zmuszeni będą do występowania przed obcymi sądami, postanowiono nie powoływać się na warunki Porozumienia przed nimi.
5. Okres ważności Porozumienia jest ustalony na 5 lat, licząc od dnia 1-go sierpnia 1950 r., z możliwością odnowienia w momencie wygaśnięcia. Oprócz tego każdy członek po tym okresie

sie ma możliwość wypowiedzenia, przez zaawizowanie na 6 miesięcy przed datą wygaśnięcia Porozumienia

6. Zagraniczni ubezpieczyciele i zagraniczni armatorzy mogą być członkami Porozumienia pod warunkiem, że zapiszą się uprzednio na członków towarzystwa Protection and Indemnity Association.
7. W końcu, jeżeli w czasie trwania Porozumienia zaszłaby zmiana w ustawodawstwie angielskim będzie ona przeanalizowana przez Pod-Komitet Stowarzyszenia Prawa Morskiego. Sporządzony dla członków Porozumienia raport uprawnia do wypowiedzenia warunków w okresie 30 dni od daty urzędowego zawiadomienia, wysłanego do Sekretarza Pod-Komitetu.

Tak wyglądają zasadnicze punkty "Gentlemen's Agreement" podane w/g. czasopism "Le Droit Maritime Francaise" nr. 27 i 28 z 1951 r. Jest niewątpliwe, że będzie ono respektowane w całej rozciągłości - co przez określony czas trwania. Chociaż w zasadzie dostosowane do interesów specyficznie angielskich, łatwo może być wprowadzone do interesów zagranicznych. Podanie tego do ogólnej wiadomości, wydaje się być celowym w momencie, kiedy Międzynarodowy Komitet Morski w Antwerpii usiłuje znaleźć rozwiązanie kwestii funtów 100 £. 100/-/- w złocie.

Do powyższych wywodów dodać należy, że wydaje się, że krok ten spowodowałby względy konkurencyjne w pierwszym rzędzie wobec handlu amerykańskiej. Armatorzy amerykańscy odpowiadają bowiem w myśl istniejącej do sumy \$ 500.- za pakunek lub jednostkę. Zakładowcy wolli więc korzystać ze statków amerykańskich, gdyż stawki ubezpieczeniowe dla ładunków przewożonych na tychże mogły być niższe. Pozostaje otwarta kwestia, jaka będzie odpowiedzialność armatorów angielskich za ładunki nieubezpieczone w towarzystwach angielskich?

#### 14. Opakowania drewniane i zewnętrzne w transporcie morskim

W artykule niniejszym omówimy parę momentów z tego bardzo szerokiego zagadnienia, z punktu widzenia nie tylko technicznego, lecz również gospodarczego. Są to szczegóły ważne dla każdego zainteresowanego eksportera, wskazujące na to, że powinien posiadać jak najbliższe kontakty z fachowcami z tej dziedziny i z fabrykami opakowań. W numerze dzisiejszym zajmiemy się opakowaniami drewnianymi - zewnętrznymi /pośrednimi/, a w przyszłym opakowaniami wewnętrznymi /bezpośrednimi/.

Skrzynie drewniane były, są i w najbliższej przyszłości będą nadal najbardziej typowym opakowaniem towarów eksportowanych. -- Skrzynie robione przeważnie z miękkiego drewna i zbijane gwoździami, dzielą się na niezliczoną ilość rodzajów, w zależności od rozmiarów i sposobu budowy, jak np. zaopatrzenie w listwy drewniane, obicia stalowe itp. Są one wprawdzie cięższe i większe niż inne zmodernizowane środki opakowania, ale jednak znacznie tańsze, często odporniejsze i trwalsze, oraz mogą być używane powtórnie. Te ostatnie cechy równoważą prawie wszystkie minusy. Skrzynie można też łatwiej i trwalej znakować niż inne środki opakowania, co jest korzyścią o znaczeniu operatywno - gospodarczym, docenianą przez każdego, mającego kłopoty, jakie mogą powstać na skutek nie- wyraźnych lub zatartych znaków przy wysyłce, zabezpieczeniu i wy -

daniu towaru. W tym względzie handel zamorski stawia zupełnie inne wymagania niż handel wewnętrzny.

Odpowiednio skonstruowane skrzynie drewniane o mocnych kantach są wygodne przy przekładunku, łatwe w uchwycie i o ile nie są zbyt ciężkie, mogą być przerzucane ręcznie, bez pomocy haków. Nawet wówczas, gdy się zastosuje haki - chronią o wiele lepiej zawartość przed uszkodzeniem w czasie przerzutu, niż inne środki opakowania. Niektórzy importery żądają specjalnie dostawy towarów w skrzyniach, gdyż mogą je potem wykorzystywać. Są także kraje, gdzie pobiera się niższe opłaty celne za towary opakowane w skrzynie, niż za te same towary przesłane w innym opakowaniu.

Mylne i błędne jest przypuszczenie, że skrzynie, które były stosowane z korzyścią w obrotach handlu wewnętrznego, odpowiadają również warunkom koniecznym w handlu zamorskim. Wymogi stawiane w obu tych dziedzinach nie mogą być porównane pod względem jakościowym ani pod ilościowym. W transporcie morskim każdy towar jest narażony na większe i różnorodniejsze niebezpieczeństwa. Dla towarów przewożonych morzem nie można budować skrzyń z każdego materiału, jaki się w danej chwili znajduje na składzie. Najpierw trzeba znać towar przeznaczony do zapakowania w planowanej skrzyni, jego gatunek, rodzaj i wagę, a dopiero posiadając te wszystkie elementy należy zastanowić się nad typem skrzyni, zdecydować przy pomocy specjalnych tabel, jaka winna być moc desek, rodzaj i ilość gwoździ itp. Przy budowie skrzyń posługujemy się normami i tabelami, opracowanymi tak, jak w każdej innej dziedzinie techniki budowy i kto zbyt pochopnie podejrze do tego zagadnienia, poniesie prędzej czy później straty.

Aby osiągnąć odpowiednią wytrzymałość skrzyń na ciśnienie trzeba - o ile to jest konieczne, zapobiec przesuwaniu się zawartości wewnątrz skrzyń przez zastosowanie wewnętrznych listw względnie innych środków umacniających. Trzeba też uwzględnić fakt, że ciśnienie zawartości nie rozkłada się równomiernie na wszystkie ściany skrzyni. W końcu należy zwrócić uwagę na niebezpieczeństwa grożące towarom w czasie transportu oraz na możliwość kradzieży - zależnej od rodzaju i wartości towaru. Ryzyko kradzieży istnieje w poważnym stopniu również przy towarach - mniej wartościowych, jednakże bardzo poszukiwanych na rynkach, a które bez większego niebezpieczeństwa można łatwo ukraść i wynieść jak np. materiały, artykuły toaletowe, perfumy, sztuczną biżuterię itp. Ryzyko okradzenia jest o wiele większe w handlu zamorskim niż wewnętrznym - krajowym. Towar, który ma być załadowany na statek, w czasie manipulacji przekładunkowych, na magazynach i składach portowych zawsze będzie narażony na kradzież. Złodziej użyje przy tym wszystkich środków, aby zatrzeć ślady - jak np. uzupełnia wagę skrzyni kamieniami, cegłą, bardzo starannie zamyka ją, tak aby nie pozostał zewnętrznego śladu otwarcia. Skrzynie tekturowe mogą być zabezpieczone przez banderole lub plomby, w miejscu otwarcia. Przy skrzyniach drewnianych środki te nie wystarczają, gdyż zręczny złodziej potrafi wyciągnąć i następnie wstawić deski bez pozostawienia śladu. Najlepszą ochroną są podwójne skrzynie umocnione listwami stalowymi, przy czym deski skrzyni wewnętrznej bieżą prostopadle do desek skrzyni zewnętrznej. Należy też

nadmienić, że opakowanie otwarte w porcie przeznaczenia przez Urząd Celny, podlega w czasie dalszego transportu zwiększonemu ryzyku kradzieży, gdyż często niedokładne zapakowanie wtórne nie wymaga nawet zatarcia śladów. Ryzyko kradzieży jest często spotykane w krajach zagranicznych i dlatego zwracamy na nie specjalną uwagę.

Przybite gwoździami lub ściągnięte listwy stalowe czy też opięcia druciane, podwyższają o 25 % nie tylko bezpieczeństwo, ale również moc skrzyni. Przy tym należy wziąć pod uwagę, że drzewo wysycha i kurczy się i na skutek tego drut lub listwy nie przybite gwoździami mogą stracić swoje znaczenie zupełnie, przybite natomiast częściowo. Dlatego też powinny być zastosowane dopiero w ostatniej chwili przed wysyłką i przybite lub umocowane możliwie przy jaknajmocniejszym naciągnięciu.

Przy skrzyniach, które mogą być dowolnie sztucowane, wytrzymałość na ośnienio musi być ze wszystkich stron jednakowa - różna jest natomiast w skrzyniach, których nie można przewrócić. Wymagane cechy uzyskuje się przez zastosowanie drzewa o odpowiedniej jakości i sile oraz gwoździ o odpowiedniej jakości i ilości. Marnotrawstwem materiałów jest używanie nieproporcjonalnie silnych desek oraz gwoździ w nadmiernych ilościach, gdyż siłę i moc skrzyni oblicza się nie według najsilniejszych, a właśnie według najsłabszych elementów. O ile dotychczas stosowane skrzynie nie nadają się do wysyłki towarów eksportowych, a brak planów i danych odnośnie sporządzania nowych - należy zastosować metody badania skrzyni. Jedną z najprostszych metod badania wytrzymałości jest postawienie skrzyni na podstawie, przy czym boki wystają swobodnie po za nią. Aby zbadać wytrzymałość obciąża się ją coraz większymi ciężarkami. Najlepiej jest badać równocześnie boki i rogi przeciwległe. Skuteczną i prostą jest również metoda próby skrzyni zapakowanej, przy czym bada się wytrzymałość opakowania zewnętrznego i wewnętrznego. Skrzynie taką zrzuca się parokrotnie z coraz to większej wysokości, zaczynając od 20 cm. a kończąc na jednym metrze, tak aby nie spadała płasko, lecz właśnie na kanty i rogi. Jeden zrzut nawet z większej wysokości, nie daje takich rezultatów, jak kilka z mniejszej wysokości, zagrażających tej samej części skrzyni. W przedsiębiorstwach, w których stale trzeba badać wytrzymałość skrzyni, znajdują się specjalnie skonstruowane w tym celu bębny obrotowe, w których opakowana skrzynia jest rzucona przez kilka minut. Nadto stawia się skrzynie na jednym końcu lekko wzniesionej szyny o dług. 5 m., przezym badający z drugiego, wzniesionego końca spuszcza na nią coraz większe ciężary, od 10 kg. do 100 kg. Obydwie te metody uzupełniają się i wykazują najsłabsze miejsca opakowanej skrzyni, które należy odpowiednio umocnić.

Najczęściej punkt słabości skrzyni nie zależy od drzewa, a tylko od rodzaju i sposobu wbicia gwoździ - np. gwoździe są za krótkie, za cienkie, jest ich za mało lub też przybito je w niekorzystnym miejscu. Gwoźdź wbity nie wzdłuż a w poprzek włókna drzewa trzyma o 20% silniej. Gwoździe karbowane są mocniejsze od gwoździ gładkich. Najlepsze gwoździe do zbijania skrzyni są powleczone kalafonią, która znacznie zwiększa stopień adhezji z drzewem. Zbyt głęboko wbite gwoździe uszkadzają tylko włók-

na i tracą na swej mocy, wystające stanowią niebezpieczeństwo dla samej skrzyni i jej najbliższego otoczenia. Główka gwoźdźdźia winna się znajdować na poziomie równym powierzchni drzewa. Śruby i sztyfty drewniane posiadają większą moc od gwoździ, mogą jednak być stosowane tylko przy twardszych gatunkach drzewa. Przy wyborze gwoździ, śrub i sztyftów należy brać pod uwagę gatunek drzewa i szerokość deski, którą mają wiązać, uważając, aby wiązane deski były zawsze sobie równe, gdyż inaczej gwoździe traci na swej mocy wiążącej w stosunku do jednej deski.

Fachowe badanie zestawianych na próbę skrzyń przyniosło już wielokrotnie znaczne oszczędności na materiale oraz redukcję wymiarów skrzyń, co w skutkach oznacza zniżkę opłat za frachty, sięgającą do 5 a nawet więcej procent. Oszczędności te w handlu zagranicznym - przy stosunkowo wysokich kosztach opakowania i transportu, mogą być ważnym, a przy silnej konkurencji decydującym momentem.

Skrzynie zestawiane z łań - zwane u nas klatkami - zapewniają towarom mniejsze bezpieczeństwo i są krótszy czas zdalne do użytku. Dlatego też w handlu zamorskim występują rzadziej niż w handlu wewnętrznym. Ponieważ jednak produkcja ich jest tańsza, a fracht często niższy, przy odpowiednim wykonaniu mogą być użyte dla niektórych przesyłek. Można je wybić wewnątrz papą albo podobnym środkiem ochronnym i wówczas nie ustępują skrzyniom pełnym, szczególnie przy transporcie mebli, maszyn, aparatów i t.p. Przez zastosowanie stalowych łań lub opięć z drutu, podwyższa się ich wytrzymałość w znacznym stopniu. Jeżeli stosuje się oszalowania, często spotykane w opakowaniach ciężkich sztuk, należy zwrócić uwagę na właściwe zastosowanie rozmiarów płoz. Nośność płoz nie zmienia się automatycznie i proporcjonalnie do wzrostu mnożnika szerokości, wysokości i długości, a ma swe własne reguły. Ważne dla ciężkich sztuk są uchwyty przy płozach, albo miejsca oznaczone, gdzie należy zakładać pętle, jak również podanie punktu ciężkości. W zasadzie zaleca się przeprowadzenie prób zakładowania i wyładowania przed ekspedycją sztuk ciężkich.

Skrzynie z papy falistej, z dykty i fibry, umożliwiają uzyskanie oszczędności na wadze i objętości, a tym samym i na kosztach transportu, nie zmniejszając stopnia bezpieczeństwa towaru, o ile zostały prawidłowo sporządzone. Ponieważ jednak cena tych artykułów jest wyższa, rentowność tego rodzaju opakowania obliczana jest w zależności od wypadku i sytuacji. Materiały te posiadają jeszcze jedną dodatnią zaletę: są szczelne, nie przepuszczają wilgoci a nawet powietrza, a wszelkie kradzieże pozostawiają wyraźnie ślady, odstraszaające złodziei.

Daleko idące, często nawet sięgające 50% oszczędności kosztów transportowych i opakowania, jak również znaczne oszczędności na opłatach celnych, osiąga się przy przesyłkach w belach. Ważnym jest w tym wypadku zastrzeżenie, dotyczące pakowania towaru. Ochronę przed brudem i wilgocią daje papier wodoszczelny, płótno namiotowe, albo lniane płótno workowe. Najzręczniejsze bele powinny mieć następujące wymiary: 80 x 50 x 40 cm. i ważyć nie więcej niż 100 kg., zaś na rogach usy

do uchwytu, co pozwala na uniknięcie uszkodzeń przy manipulacjach przekładunkowych. Niedostatecznie mocno sprasowane bele zabierają nie tylko więcej miejsca, ale również nie wytrzymują niebezpieczeństw, na jakie są narażone podczas transportu morskiego. Bele można odrutowywać tylko w tym wypadku, gdy towar nie ucierpi przez wrzynanie się drutu, jakkolwiek jest to najtańszy środek. W innych wypadkach należy stosować 14 mm. szerokości taśmę stalową, przy czym zewnętrzne ujęcia powinny się znajdować jak najbliżej brzegu beli, a wewnętrzne w równomiernych odległościach. Ponieważ nawet najprostsza prasa ręczna o wydajności ca 100 bel dziennie wymaga znacznej inwestycji - zaleca się stosowanie wysyłki bel, jedynie w tych wypadkach, gdzie transport może być ciągły.

Beczki drewniane są z pewnością najstarszym rodzajem opakowań, gdyż były już stosowane w czasach biblijnych dla transportu i składowania cieczozy i artykułów stałych. Główne podstawy konstrukcji beczek pozostały niezmiennione od setek lat. Wiadomo ogólnie, że beczki napełnione są mocniejsze niż próżne, że zapobiegają każdej zmianie wilgoci swej zawartości, ochraniając ją daleko lepiej niż skrzynie przed zapachami i szkodliwymi wpływami ze strony innych towarów. Beczki znajdują też ciągłe zastosowanie, co zapewnia im nawet w niektórych wypadkach pierwszeństwo przed skrzyniami. Minusem jest to, że twarde drzewo służące do ich wyrobu, oraz koszty robocizny, podrażają je znacznie a w użyciu przedstawiają problem niezupełnego wykorzystania przestrzeni ładownej. Tym niemniej jednak i w dzisiejszych czasach są nieodzowne przy przesyłkach niektórych towarów.

Dla obliczenia objętości beczki podaje się następującą formułę:

$$V = \frac{1}{6} \pi D^2 \left( \frac{D}{2} + L \right) \cdot 0.7854 L$$

V - objętość

D - średnica przekroju w połowie

d - średnica dna

L - wysokość /od dna dolnego do górnego/

Celem zapobieżenia licznym nieporozumieniom zwraca się uwagę, że w nomenklaturze amerykańsko - angielskiej dla określenia "beczki" używa się pięciu nazw:

barrels - nie wodoszczelne o wymiarach od 43,5 x 72,4 cm do 53,5 x 86,3 cm

kegs - mniejsze od wyżej podanych rozmiarów

casks - większe od wyżej podanych rozmiarów

Dla beczek wodoszczelnych podaje się następujące wymiary:

barrels - o pojemności 94.63 do 227.12 lt.

kegs - o mniejszej pojemności

casks - albo h o g s h e a d s - o większej pojemności.

Określenia "hogsheds" nie należy mieszać z "hogsheds", które jest określeniem jednoski miary napoi alkoholowych.

"Tierce" jest to beczka do wina, zawierająca w Ameryce 159 l., a w Wielkiej Brytanii 163,5 l.

Wśród mniej ważnych i rzadziej używanych w transporcie morskim opakowań należy jeszcze wymienić: bębny, kubły i wiadra robione z drzewa lub z metalu. Przy ostatnich powstaje problem odpowiedniego zamknięcia. Zaleca się często pakować je w partiach do klatek, co upraszcza manipulacje przeładunkowe i umożliwia transport morski, jeżeli są zrobione z mniej odpornych materiałów.

#### 15. Wprowadzenie w życie "Umowy o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej"

Z dniem 1.11.1951 r. została wprowadzona w życie nowa umowa o przewóz towarów kolejami żelaznymi t.zw. M.G.S. oraz jednolita taryfa tranzytowa. Odnośna umowa została podpisana przez następujące państwa: Albania, Bułgaria, Czechosłowacja, N.R.D., Polska, Rumunia, Węgry i Z.S.R.R.

Najważniejsze szczegóły nowej umowy oraz nowej taryfy tranzytowej są następujące:

List przewozowy wypełnia się w języku kraju nadania z równoczesnym tłumaczeniem na język rosyjski lub niemiecki. Jeżeli przewóz odbywa się liniami rumuńskich albo węgierskich kolei żelaznych, tłumaczenie winno być dokonane w języku niemieckim. Do przesyłek zwyczajnych używa się listu przewozowego białego, na przewóz pospieszny - z czerwonym paskiem. Zmiana szybkości przewozu przesyłki jest dopuszczalna tylko na punktach przejścia kolei żelaznych z jednego kraju na koleje żelazne drugiego kraju. Nadawca w liście przewozowym winien zamieścić graniczne stacje zdawczo-odbiorcze oprócz stacji nadania i przeznaczenia. Nazwę towaru oznacza się w listach przewozowych według nomenklatury wewnętrznej taryf stacji nadania, taryfy bezpośredniej lub jednolitej taryfy tranzytowej. Towary nie wymienione w klasyfikacji towarów oznacza się według nazwy przyjętej w handlu. Poza tym przewiduje się, że na pewne towary, jak: złoto, srebro i platyna, kamienie szlachetne, futra cenne, filmy, obrazy, posągi, wyroby artystyczne, należy zadeklarować wartość tego towaru na liście przewozowym. Kwota deklarowanej wartości towaru podawana jest w oddzielnej rubryce w walucie kraju nadania i nie powinna przekraczać rzeczywistej wartości towaru w miejscu nadania. Za deklarację wartości towaru pobiera kolej stacji nadania dodatkową opłatę.

Koszty przewozu odnoszące się do przesyłki /przewoźne, opłaty dodatkowe oraz wydatki powstałe w czasie przewozu/, pobierają się:

- a/ za odległość kolei żelaznej nadania - od nadawcy przesyłki na stacji nadania,
- b/ za odległość kolei żelaznej przeznaczenia - od odbiorcy przesyłki na stacji przeznaczenia,
- c/ za odległość tranzytowej kolei żelaznej - od nadawcy przesyłki na stacji nadania albo od odbiorcy na stacji przeznaczenia.

Nadawca winien wskazać w liście przewozowym za jaką odległość ponosi opłaty. Przewoźne, opłaty dodatkowe i wydatki, których nadawca nie bierze na swój rachunek według listu przewozowego uważa się za przekazane na odbiorcę. Postanowienia odnośnie opłacania kosztów przewozu obowiązują jednakże tylko wtedy, jeśli polskie koleje żelaznymi uczestniczącymi w M.G.S. nie obowiązują.

ne porozumienia co do opłacania kosztów przewozu w komuni -  
cji międzynarodowej.

Według postanowień jednolitej taryfy tranzytowej dla komu -  
nikacji przez stacje portowe, koleje uczestniczące w M.G.S., do  
których należą te stacje, uważa się za koleje tranzytowe. Na  
tej podstawie należności przewozowe za przewóz przesyłek przez  
porty między krajami, których koleje uczestniczą w umowie M.G.S.  
pobiera się za łączną odległość przewozu kolejami uczestniczą -  
cymi w M.G.S.: na stacji nadania za odległość przewozu od stacji  
nadania do stacji portowej, a na stacji przeznaczenia za odleg -  
łość przewozu od stacji portowej do stacji przeznaczenia.

Jednolita taryfa tranzytowa, która również obowiązuje od  
dnia 1. 11.1951 r. zawiera: postanowienia taryfowe, nomenkla -  
tury i klasyfikacje towarów, opłaty dodatkowe, tablice odleg -  
łości kilometrycznych, tabele opłat oraz wskazówki odnośnie  
stosowania postanowień i opłat taryf wewnętrznych kolei, uczest -  
niczących w M.G.S.

Przewoźne według jednolitej taryfy tranzytowej oblicza się na -  
stępująco:

- a/ za odległość kolei nadania - według jej wewnętrznych po -  
stanowień i taryf
- b/ za odległość kolei tranzytowych - według stawek jednolitej  
taryfy tranzytowej
- c/ za odległość kraju przeznaczenia - według wewnętrznych po -  
stanowień i taryf obowiązujących w tym kraju.

Na podstawie jednolitej taryfy tranzytowej przyjmuje się  
do przewozu przesyłki drobnicowe oraz wagonowe.

Przy przewozie przesyłek wagonowych w wagonach o ładowności  
do 20 ton włącznie, przewoźne oblicza się i pobiera za wagę  
wzrostającą towaru, najmniej jednak za normę ładunkową wskaza -  
ną w nomenklaturze i klasyfikacji. Przewoźne może być również  
obliczone za ładowność wagonu podstawionego przez stację na -  
dania.

Są to najważniejsze szczegóły umowy M.G.S. oraz jednoli -  
tej taryfy tranzytowej, które znacznie usprawnią obrót towaro -  
wy między krajami Demokracji Ludowych.

16. Skrócenie czasu dostawy w skali międzynarodowej dla środ -  
ków żywnościowych - "Verkehr" - Zeitung " nr. 86 z dn.16.X.

Do międzynarodowej Taryfy Kolejowej opartej na IUoG /MTK -  
Międzynarodowa Taryfa Kolejowa/ wprowadzono pewną zmianę z waż -  
nością od dnia 1. października 1951 r. Okres dostawy przy każ -  
dych zaczętych 200 km. /taryfowych/ wynosi jeden dzień dla na -  
stępujących towarów:

żywe zwierzęta, żywe krzewy, cięte kwiaty, żywe rośliny, masło,  
grzyby, żywe ślimaki, świeża śmietana, obciążone ze skóry  
zwierzęta, świeże lub mrożone owoce za wyjątkiem soku z jabłek  
lub gruszek /moszczu/, dziczyzna, lód chłodzący, ostrygi, mle -  
ko, zabite króliki, świeże lub mrożone jarzyny, drożdże, wyro -  
by pasztecziarskie, świeże lub mrożone ryby, świeże lub mrożone  
wyroby mięsne, bity drób, moszcz winny.



O ile w poszczególnych krajach egzystują dodatkowe terminy będą one specjalnie uwzględniane. Według dotychczasowych przepisów okres dostawy dla wszelkich towarów, a więc i dla wyżej wymienionych wynosił 1 dzień za każdych rozpoczętych 150 km. taryfowych. Postanowienie to obowiązuje nadal dla wszystkich towarów nie wymienionych w nowym zarządzeniu. Koleje uznające M.T.K. przejmują za tym gwarancję, że termin dostawy dla wszystkich wymienionych towarów wynosić będzie w przyszłości 1 dzień/ 200 km. taryfowych zamiast dotychczas obowiązujących 150 km.

17. Zmiana postanowień M.G.S. - Okólnik nr. 36

Zarządzeniem Ministra Kolei / Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z dn. 1. listopada 1951 r. / w komunikacji bezpośredniej między:

- Polską - a Bułgarią
- Polską - a Rumunią
- Polską - a Węgrami

wprowadzono odchylenie od zasad obowiązujących i zawartych w M.G.S. odnośnie opłat przewoźnego. W wyżej podanych relacjach przewoźne opłaca nadawca do granicznego punktu kraju nadania, od tego zaś punktu do stacji przeznaczenia odbiorca przesyłki. Została tym samym uchylona dowolność frankowania za przebiegi tranzytowe w wymienionych komunikacjach.

18. Reorganizacja spedycji wewnętrznej na Węgrzech - "Verkehr" nr. 44 z dn. 3.11.1951 r.

Na mocy uchwały Rady Gospodarki Narodowej zreorganizowano Centralę Krajową dla Spedycji i Transportu / Országos Szallitmanyozasi es Fuvarozasi Központ / w trust dla spedycji wewnętrznie - krajowej i transportu / Belföldi Szallitmanyozasi es Fuvarozasi Tröszt / Budapest V. Becsi - utca 5.

Do obowiązków nowo-zorganizowanego przedsiębiorstwa należy wykonanie wszelkich krajowych zleceń spedycyjnych, przy czym jako komórce nadrzędnej przysługuje prawo bezpośredniej ingerencji w pracę oddziałów i placówek. Aby prowadzić prace planowo na terenie całego kraju zorganizowano sieć samodzielnych przedsiębiorstw, przy czym prace ich rozciąga się na wszystkie gałęzie spedycji: przesyłki pospieszne, przebiegi transportu kolejowego: dom - dom, dowóz środkami transportu drogowego przesyłek dalej przewożonych wagonem, statkiem albo samolotem, nadawanie i dostawa towarów zagranicznych wraz z postępowaniem celnym, przeprowadzki osób prywatnych i przedsiębiorstw, spedycja specjalna, magazynowanie i opakowanie towarów.

Nadzór ogólny przeprowadza Oddział Główny dla Spedycji krajowej w Ministerstwie Transportu. Trzon organizacyjny spedycji krajowej na Węgrzech przedstawia się następująco:

- Nadzór ogólny: - Oddział Główny Ministerstwa Transportu
- Kierownictwo : - Trust dla spedycji krajowej i transportu.

Podlegają one następujące przedsiębiorstwa w Budapeszcie:

- 1/ Przedsiębiorstwo dla spedycji lokalnej i transportu
- 2/ Przedsiębiorstwo dla wewnątrzno-krajowej spedycji kolejowej i transportu
- 3/ Przedsiębiorstwo dla spedycji wewnętrznej, dla rejonu Budapesztu i okolicy
- 4/ przedsiębiorstwo przewozów ciężarowych
- 5/ Przedsiębiorstwo przekazunkowe.

Przedsiębiorstwa dla spedycji wewnątrzno-krajowej znajdują się w następujących miejscowościach:

Baja	Kecskemet	Sopron
Bokescsaba	Kiskunfélegyháza	Szeged
Debrecen	Miskolc	Székesfehérvár
Eger	Mohács	Székszard
Győr	Magykanizsa	Szolnok
Gyula	Nyíregyháza	Szombathely
Hódmezővásárhely	Ózd	Tatabánya
Kaposvár	Pécs	Veszprém
Dunapentele	Szigtarján	Zalaegerszeg

Nowy ten system stwarza możliwości rozwoju spedycji na terenie całego kraju. Powołanie samodzielnych przedsiębiorstw spedycyjnych na prowincji usunęło niezdrowe stosunki jakie tam panowały. Obecnie przedsiębiorstwa z siedzibą w głębi kraju nie ustępują przedsiębiorstwom z Budapesztu. Rozbudowa sieci przedsiębiorstw w skali krajowej przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia pracy na odcinku spedycji na drodze socjalistycznej współpracy i wymiany wzajemnych doświadczeń.

19. Reorganizacja Towarzystw Handlu Zagranicznego w Czechosłowacji - "Verkehr" 44/51 z dn. 3.XI.1951 r.

W ostatnich tygodniach Ministerstwo Handlu Zagranicznego w Czechosłowacji przeprowadziło pewne zmiany organizacyjne wśród towarzystw handlu zagranicznego, przyczym podaje się m. inn. do wiadomości:

Tow. CUKREX A.G. dla handlu cukrem zostało zlikwidowane. Wszystkie jego prawa i obowiązki przeszły w drodze generalnej sukcesji, a więc bez likwidacji na CENTROKOMISE, Czechosłowacki - sche A.G. dla środków spożywczych, Import-Eksport. Do obowiązków tego towarzystwa należy przeprowadzenie transakcji importowych, eksportowych, tranzytowych dla: cukru trzcinowego, bura - czanego, rafinowanego, roztworów cukrzanych, cukru w innych postaciach, melassy, jak również aktywnych procesów uszlachetniających.

Został zlikwidowany Oddział tow. LIGNA A.G. w Bratisławie - Import, Eksport drzewa i wyrobów drzewnych przemysłu drzewnego. Należące do Oddziału agencje drzewne zostały podporządkowane Centrali Przedsiębiorstwa.

Z dniem 1. października 1951 r. zlikwidowano towarzystwa: Tow. dla Handlu Chmielom i Słodem - Import Słodu i Chmielu, Tow. OLEASPOL A.G. - Import, Eksport Produktów Oleistych i Oddział Tow. KOOSPOL w Bratisławie. Wszystkie prawa i obowiązki rozwiązanych towarzystw przejęło KOOSPOL A.G. Import, Eksport Produktów Rolnych i Artykułów Pierwszej Potrzeby w Pradze.

Prawo do importu i eksportu stałej sadzy, grafitu i produktów węgl-pochodnych przeszło wyłącznie na Metallinox A.G. Eksport, Import Rud, Metali i Materiałów Pomocniczych.

## 20. Reorganizacja międzynarodowego prawa drogowego w Belgii Verkehr 44 z dn. 3.11.1951 r.

Belgijski Minister Ruchu wydał rozporządzenie dot. zmiany art. 3 Powszechnego Prawa Ruchu dla transportu drogowego z dn. 9. maja 1936 r. Dotyczył on międzynarodowego ruchu drogowego. Według poprzedniego jego tekstu wydawano zezwolenia na ruch tranzytowy via Belgia odpłatne na rachunek osób trzecich. W nowym jego brzmieniu rozciągnięto jego moc prawną, gdyż określa się ponad to rodzaj lokomocji, który ma być zastosowany, jak też podaje się warunki transportowe, których musi przestrzegać transportujący. Może obecnie zajść wypadek odmówienia wydania zezwolenia, o ile np. samochód nie odpowiadałby wymogom, których żąda się od niego tak w kraju macierzystym, jak i w krajach przez które idzie tranzytem, lub też o ile nie daje dostatecznych gwarancji, które zapewniłyby dobre przeprowadzenie międzynarodowego transportu.

Nowe to zarządzenie, posiadające w obecnym ujęciu narazie tylko przepisy ramowe, zostało kilkakrotnie przepracowane w Komitetach dla Transportu "wewnętrznych" celem ustalenia powszechnie obowiązujących warunków dla międzynarodowego transportu drogowego. Należy przyjąć, że wzorowano się na francuskim projekcie "Cahier de Charges".

## 21. Przygotowanie nowych konwencji dla międzynarodowego ruchu drogowego - "Verkehr" 43 z dn. 27.10.1951 r.

Dnia 23. października w Genewie rozpoczęły się obrady powołanej już w kwietniu b.r. Sekcji Wykonawczej Komitetu dla Transportu Drogowego przy E.C.E. Zadaniem jej jest przygotowanie dwóch nowych konwencji dla międzynarodowego ruchu drogowego. Praca bazuje na dwóch projektach Sekretariatu Międzynarodowego Komitetu Transportowego. Pierwszy projekt dotyczy Porozumienia Ogólnego odnośnie uregulowania międzynarodowego transportu drogowego na polu gospodarczym, drugi projekt ujednolicenia przepisów transportowych.

Obydwa projekty zawierają przede wszystkim szereg przepisów ramowych, które mają być przejęte przez ustawodawstwa poszczególnych państw dla uregulowania międzynarodowego ruchu drogowego. Istnieją wprowadzić porozumienia między poszczególnymi krajami, nie widzi się jednakże wogóle zainteresowania, by ożywić ruch towarowy i osobowy w skali między -

narodowej, na drogach bitych. Praca na tym polu nie wysunęły się jeszcze poza stadium prac początkowych, przygotowawczych. W wielu państwach istnieją dążenia do stopniowego wprowadzenia rozporządzeń, przewidzianych na dłuższe okresy czasu, a nawet o charakterze stałym.

Obydwa projekty, które w chwili obecnej są przepracowywane w ramach Międzynarodowego Komitetu Transportowego mają się przyczynić do stworzenia podstaw dla zawierania nieodzownych układów bi- i multilateralnych, jak również oddać duże zasługi na polu ujednoczenia rozporządzeń o skali międzynarodowej w poszczególnych krajach. Projekt np. zawiera zbiór przepisów regulujących wydawanie licencji dla przedsiębiorstw transportowych czynnych w międzynarodowym transporcie drogowym. Projekt np. wyjaśnia niektóre kwestie celne, będące poza kompetencjami zawartych w 1949 r. konwencji celnych, np. odnośnie przekraczania punktów granicznych w transporcie drogowym.

Drugi projekt, odnośnie warunków transportowych bazuje na "Cahier de Charges". Jest to projekt ujednoczonych przepisów dla międzynarodowego ruchu drogowego, wysunięty przez rząd francuski, wykluczający jednakże zupełnie w opracowaniu t.zw. "ruch przygraniczny". Zawiera on dużą ilość przepisów ramowych, co do wymaganego stanu technicznego środków lokomocji używanych w transporcie międzynarodowym, co do zaufania i wypłacalności przedsiębiorstw zatrudnionych w międzynarodowym transporcie drogowym.

Obrody obecne są obfawem generalnej debaty, przy której rozstrzyga się wszystkie kwestie sporne, oraz rozgranicza się kompetencje obu projektów. Przyjęcie obydwóch projektów konwencji byłoby cennym krokiem w pracach przygotowawczych nad ujednoczeniem prawa dla międzynarodowego ruchu drogowego i ułatwiłoby w znacznym stopniu zawieranie późniejszych układów bi- i multilateralnych.

...  
.....

