

# BIULETYN EKONOMICZNY C. HARTWIG S. A.

Redakcja i administracja: Gdynia, Derdowskiego 7

Telefon Centrala wewn.: 39-81 - 39-87

Wydawca: C. Hartwig S. A. Dyr. Morska - Samodzielna Sekcja Biuletynów Fachowych

Tylko do użytku służbowego - bez prawa publikacji



0182

01839



Numer IX.

Gdynia, dn. 10 września 1950 r.

T r e ś ć		Strona
1.	Biuletyn rynku frachtowego	1
2.	Nowe konosamenty standardowe Konferencji Bałtyckiej	4
3.	Przepisy załadowcze	5
4.	Eksport drobiu do Anglii	6
5.	Nowe przedsiębiorstwo spedycyjne w Bułgarii	7
6.	Deklaracja wartości towaru w przewozie lotniczym	7
7.	Wystawianie świadectw pochodzenia dla towarów eksportowanych	8
8.	Składowanie towarów eksportowanych w Odra - Port	8
9.	Utworzenie Ekspozytury Rejonowej C.Hartwig dla Małych Portów	9
10.	75 - lecie ruchu przesyłek ekspresowych	10
11.	Warunki dostawy f.o.b. przy przekazunku bezpośrednim ze statków żeglugi śródlądowej na statki morskie w Antwerpii	11
12.	Opakowania towarów w transporcie morskim	13
13.	W. M. Obrazcow - "Transport i jego przyszłość".	18



- 1 -

1. Biuletyn rynku frachtowego /"Fairplay" Nr. 3.510 z dn. 21.3.50r./

W ciągu ostatniego tygodnia popyt na rynku frachtowym koncentrował się przede wszystkim na tonażu trampowym. Pomimo dalszej wyższości stawek frachtowych o sh. 1/3 do sh. 5/- za tonę, ilość tonażu zakontraktowanego zmniejszyła się. tłumaczy się to z jednej strony obawą inflacji, z drugiej zaś strony brakiem subwencji ze strony państwa. "Time-chartery" obejmowały przede wszystkim przewozy na Daleki Wschód, na podróże wyjazdowe i powrotne, płacąc - stawkę sh. 44/- przy podróży wyjazdowej, dostawa Londyn, redostawa Japonia. Stawki frachtowe za przewozy ładunków z portów Dalekiego Wschodu w podróżach powrotnych pozostawały na tym samym poziomie. W ciągu ostatniego tygodnia nie notowano nowych czarterowań statków na przewozy drzewa z portów Płn. Pacyfiku. Notuje się nadal przewozy zboża.

Rynek Dalekiego Wschodu odczuwa w dalszym ciągu poważny brak tonażu.

Dostawy zboża kanadyjskiego opóźniają się z powodu panującego w całym kraju strajku kolejarzy. Frachtowy rynek północno-amerykański nie okazuje wielkiego ożywienia. Brakło zapytań o przewozy zboża. Przy przewozach drzewa Timber Control płacił zaliczkę sh. 35/- za standard przy stawce sh. 220/- do sh. 225/- w porównaniu ze stawką sh. 190/- za tarcicę z Wsch. Kanady do W. Brytanii i sh. 155/- za sześc. kopalniaków. Amerykańscy zakładnicy węgla kontraktowali jednostki na przewóz węgla do portów japońskich, płacąc stawkę \$ 3.50. Chodzi w tym wypadku o przewóz 200.000 ton w okresie sierpień/listopad. Transakcje te ożywiły węglowy rynek amerykański, po długim okresie zastoju.

W ostatnich tygodniach ożywił się szczególnie rynek frachtowy dla krajów na wschód od Kanału Suezkiego. Na pierwszy plan wysunęły się kontrakty przewozu soi z Dalny do Rotterdamu w miesiącu wrześniu, po stawce sh. 100/- do sh. 105/-. Transakcje handlowe trwają w dalszym ciągu. Za przewozy rudy żelaznej z Dungun podają ostatnio stawkę sh. 20/5 do Japonii. Fracht ryczałtowy za przewóz złomu, na warunkach f.i.o. z dwóch portów filipińskich do portów amerykańskich /Pacyfik/ wynosił \$ 60.000.-. Za przewozy zboża z Karachi do Niemiec płacono sh. 44/-, żyźka wynosiła więc sh. 4/-.. Za przewóz soli do Chittagong płacono stawkę sh. 40/4. Stawki za przewozy cukru z Mauritius do W. Brytanii wynosiły sh. 35/8 - żyźka 9 d.

Na australijskim rynku zbożowym zacarterowano 5 statków brytyjskich na przewozy do W. Brytanii po stawce sh. 70/- w okresie październik/grudzień, zaś sh. 55/- za przewozy do Indii ze Wsch. Stanów Australii - zboże z silosów, luzem. Południowy rynek amerykański odczuwa brak tonażu na przewozy węgla i notuje stawkę sh. 47/8 do Adelajdy/Melbourne na okres grudzień/styczeń. Uprzednia stawka wynosiła sh. 45/-.

Rynek północno-afrykański poszukuje tonażu na przewozy fosforatów i rud żelaznych, notując stawkę sh. 37/8 z Cassablanki do



Cape Town. Rotterdam podjął na nowo przewóz węgla do portów Zachodnich Włoch. Stawki za przewóz węgla niemieckiego wynoszą sh. 25/-, brytyjskiego sh. 25/- z Cardiff oraz sh. 25/- do sh. 27/6 z Humber.

"Lloyd's List and Shipping Gazette" z dn. 8.9.50 r.

Na rynku frachtowym zaznacza się zwolna stabilizacja stawek frachtowych. Brakuje czarterowań na podróże transoceaniczne, również ilość jednostek zacarterowanych na podróże powrotne ulega zmniejszeniu. Na rynku "time-charter" dokonano szeregu ciekawych transakcji. Przeważa popyt na jednostki o napędzie ropnym. Poszukuje się tonażu na przewozy do Chin Płn., Japonii i Indii.

Na rynku północno-amerykańskim zacarterowano tonaż na przewozy węgla z portów Hampton Roads do Rio de Janeiro, fracht płatny w walucie brazylijskiej. Czarterujący przewidują wysyłkę około 200.000 ton węgla do Japonii.

Zacarterowano jednostki na przewóz pirytów z Vassiliko /Morze Śródziemne/ do Hamburga z opcją na Gdynię. Również Portugalia i Hiszpania oferują rudy na eksport do krajów europejskich. Notuje się szereg zamówień na przewóz złomu z portów Kontynentu do Stanów Zjednoczonych.

Notowania stawek frachtowych.

1. Narwik - Northern Range, "Captain K. Papazoglou" 9.000 t., 10%, § 2.75, ruda żelazna, wrzesień/październik.
2. Lourenco Marquez - Rotterdam, "Tiradentes", 8.000 ton, 5 %, sh. 44/-, ruda, wrzesień/październik.
3. Dangun - Japonia, "Kostis Lemos" 9.500 t., 10%, i statek panamski 9.500 t., 10%, dla obydwóch statków stawka sh. 31/6 f.i.o., ruda żelazna, wrzesień/październik.
4. Marmagoa - Japonia, "Fortune Star", 6.500 t. 10 % sh. 35/-, ruda manganowa, wrzesień.
5. Rotterdam - Northern Range, parowiec francuski, 9.000 ton, 10%, § 8.50, f.i.o., szyny, wrzesień.
6. Gdańsk/Gdynia - Buenos Aires, "Leonidas Michalos" 9.000 ton, sh. 60/-, f.o.b.+ sztauerka, cement, wrzesień.
7. Gdańsk - Buenos Aires, "St. Margaret" 8.000 t., sh. 50/-, f.o.b. + sztauerka, cement, natychmiast.
8. Barcelona - Wsch. W. Brytanii, "Cabo Ortegai", 4.000/4.500 t., sh. 23/- przy jednym porcie wyładowniczym, sh. 25/6 przy dwóch portach wyładowniczych, f,i,o, sole potasowe, sierpień/wrzes.
9. Karachi - Chittagong, "Teodore", 8.000 t., 5 %, sh. 45/- sól, wrzesień.
10. Humber - Włochy Zach., "Angusburn" 3.300/4.000 t., sh. 25/6, węgiel, wrzesień/październik.



11. Rotterdam/Emden albo Brema - Włochy Zach., "Barnby" 5.500 t., "Italo" 9.500 t., "Karachi" 10.500 t., sh. 45/-, węgiel, wrzesień.
12. Karachi - Antwerpia/Hamburg Range, parowiec włoski 9.000 t., f.i.o., pszenica luzem, wrzesień.
13. Dalny /Rotterdam, "Eyvernitis", 8.500 t., 5 %, sh. 100/- , f.o.b., soja luzem, wrzesień.
14. Mauritius - W. Brytania. "Sandsend", : 9.400 t., 5 %, sh. 55/9, przy opcji Montreal sh. 78/3, cukier, wrzesień.
15. Gdańsk/Gdynia - Wsch. W. Brytania, parowiec norweski, 1.000 standardów, sh. 107/6 za standard, tarcica, baza Londyn, net "Baltwood charter", armator ponosi koszty wyładunku, wrzesień/październik.
16. Leningrad - Wsch. W. Brytania, parowiec szwedzki, 750 standardów, sh. 147/6 za standard, tarcica, net "Baltwood charter" armator ponosi koszty wyładunku, wrzesień/październik.
17. Dwa porty Morza Białego - W. Brytania. parowiec szwedzki, 950 standardów. sh. 225/- za standard, tarcica, baza Londyn, net "Russwood Charter", armator ponosi koszty wyładunku, październik.
18. Bona - Rotterdam, "Giambattista", 10.000 t., 5 %, sh. 19/- za tonę, ruda żelazna, opcja Emden. sh. 20/-, 2.000 ton załadunku sh. 2/-, 2.000 ton wyładunku sh. 2/-, wrzesień/ październik.

"Time czartery"

1. "Norman Monarch" 10.300 TDW. sh. 15/6 , na przeciąg 4 do 7 miesięcy, dostawa W. Brytania wrzesień, redostawa Northern Range/W. Brytania/Kontynent przy opcji redostawy Pld. Afryka sh. 17/3.
2. "Triland" 10.304 TDW., sh. 15/3 na przeciąg 4 do 7 miesięcy, dostawa Rotterdam, wrzesień, redostawa Northern Range/ W. Brytania/Kontynent.
3. "Geystoke Castle" 12.646 TDW., sh. 19/6 za t.d.w., dostawa Antwerpia, redostawa Kontynent, jedna australijska podróż okrężna z opcją do Nowej Zelandii, wrzesień/październik.
4. "Armonia" 10.550 TDW., \$ 1.80, dostawa Saigon, redostawa W. Brytania/Kontynent, podróż powrotna via oznaczone porty Chin Płn., wrzesień.
5. "Frinton" 10.050 TDW, sh. 15/10 mniej 5 %, dostawa Bremerhaven, redostawa W. Brytania/Havre/Hamburg Range, jedna podróż okrężna zach.afrykańska.
6. "Norlandia" 11.500 TDW, sh. 18/6 dostawa Singapore, redostawa W. Brytania/Bordeaux/Hamburg Range, podróż powrotna via Dairen, październik.



### Wiadomości z rynku tankowców.

Trwający na rynku frachtowym tankowców popyt na tonaż spowodował dalszą wyżkę stawek frachtowych. Czarterujący natrafiają na poważne trudności przy czarterowaniu z powodu różnic i sprzeczności zachodzących między stawkami U.S.M.T. i M.C.T. Tonażu tankowego poszukuje nie tylko Anglia i Ameryka, ale również inne kraje Europy. Cechą charakterystyczną czarterowań w ostatnim tygodniu była przewaga frachtów płatnych w dolarach U.S.A. za podróże transatlantyckie. Na rynku poszukiwany był tonaż typu 2-1, płacono stawkę U.S.M.T. minus 27,5%.

### Połączenia żeglugowe z portem Chittagong.

Zgodnie z decyzją konferencji żeglugowej "Scandinavia and North Continent - Chittagong Conference", do portu Chittagong odchodzi nadal z portów europejskich jeden statek miesięcznie z tym, że co miesiąc inna linia należąca do tej konferencji wysyła swój statek.

Mała częstotliwość odjazdów tłumaczy się trudnościami wyładunkowymi w porcie. Statki czekają niekiedy na wyładunek po 2 do 3 miesięcy.

### Wzmożony obrot w portach pld.afrykańskich. /"Fairplay" nr. 3.510/

Przeładunek w portach pld.-afrykańskich wzrósł poważnie ze względu na przeładunek towarów przeznaczonych do Płn. Rodezji. W Afryce południowej nastąpiło dalsze usprawnienie przerzutu maszyn towarowej kolejami w głąb kraju. Podaje się dla przykładu, że wyładunek rur w Port Elizabeth przyspieszy ich dostawę do Płn. Rodezji o 30 dni. Przewiduje się, że wzrosnie również eksport miedzi przez porty pld. afrykańskie.

### Urządzenia portowe w porcie Beira /"Fairplay" nr. 3.510/

Celem utrzymania konkurencyjności portu Beira, rząd portogalski zainwestował poważne sumy, by wyposażyć port w sić kładową. Robi się starania celem utworzenia w porcie strefy wolnościowej dla towarów importowanych i eksportowanych z Afryki Centralnej. Rozpoczęto już w porcie prace nad zainstalowaniem nowoczesnych urządzeń dla przeładunku rud, co według przewidywań francuskich wpłynie na wzmożony eksport rudy chromowej i innych.

### 2. Nowe konosamenty standardowe Konferencji Bałtyckiej.

/ "Transport" Nr. 36/.

Konferencja żeglugowa "Baltic and International Maritime Conference" rozesłała w "Monthly Circular" z sierpnia r.b. wzory nowych konosamentów standardowych - "Onlinebill" i "Conline-thrubill". Sporządzone były w języku niemieckim, francuskim, angielskim i hiszpańskim.



"Conlinebill" obejmuje ładunki przesyłane liniami regularnymi. "Conlinethrubill" jest wzorem konosamentu bezpośredniego przy ładunkach przewożonych w transporcie łamanym, wykonywanym przez paru przewoźników. Podkreśla się, że linia regularna przyjmująca taki konosament, spełnia reekspedycję przesyłki, tylko jako spedytor.

Tekst konosamentów ustalono po przedyskutowaniu z wybitnymi fachowcami i ujęto go bardzo starannie. Na przedstawionych formularzach zarezerwowano wolne miejsca na zamieszczenie klauzul dodatkowych.

Konferencja Bałtycka w celu zorientowania się w możliwościach praktycznego zastosowania "Conlinebill" wysłała cirkularz określony z prośbą o skierowanie odpowiedzi i uwag na adres H. Steuch, Artillerigade 35, Kopenhagen.

3. Przepisy załadowcze. / "Transport" 34 i 35/

**INDIE** : na sztukach ciężkich ważących ponad 1.000 kg, należy koniecznie podawać dokładną wagę. W razie jej braku reklamacje wnoszone o złe obchodzenie się z towarem w czasie wyładunku, będą z reguły odrzucane.

**IZRAEL** : na konosamentach dotyczących przesyłek do Izraela musi być podany numer pozwolenia przywozu. W razie gdy towar sprzedany jest c. i. f. "delivery order" mogą być wydane tylko wtedy za konosament noszący uwagę "payable at destination", jeżeli importer dysponuje specjalnym zezwoleniem władz celnych.

**WENEZUELA** : według przepisów dotyczących wydania towarów importowanych, importer może podjąć towary składowane w magazynach celnych, po złożeniu kaucji w wysokości wartości danej partii, zgodnie z fakturą konsularną lub handlową, bez przymusu przedłożenia konosamentów. Załadowcy towarów do Wenezueli oddający konosamenty na dane partie wysyłkowe do inkasa w Banku, powinni, chcąc zabezpieczyć swoje prawa, na każdej poszczególnej fakturze konsularnej, wystawionej w 7 egzemplarzach, wpisać w miejscu widocznym, czerwonym atramentem następującą uwagę: "Embarque contra documentos mediante pago giro a la vista, enviado al Banca ..... / Załadunek za dokumentami przesyłanymi do banku ..... przy warunkach zapłaty wekslem a vizsta/

"Board of Trade Journal" z dnia 9.9.1950 r.

**ISLANDIA** : Icelandic Economic Board ogłosił, że od dn. 7. sierpnia 1950 r. można będzie importować do Islandii niżej wymienione towary bez potrzeby przedstawiania zezwolenia importowego i dewizowego. Lista towarów zwolnionych przedstawia się następująco:

zboża, sprzęt i sieci rybackie, gumowe buty rybackie, materiały na ubrania robocze, sól, węgiel, olej pędny, drut.

Importer islandzki jeszcze przed otrzymaniem przesyłki powinien zapłacić za daną partię towaru sprzedawcy, lub wi-



nien wystarczy się o gwarancję Banku Islandzkiego, że otrzyma żądany walutę, zgodnie z istniejącymi przepisami.

**HISZPANIA** : Rząd hiszpański ogłosił nową stawkę celną, w której 1 E. = 91.900 pesetas. Stawka ta obowiązuje od dnia 17 sierpnia 1950 r. dla następujących towarów eksportowanych: narzędzia, wyroby metalowe jak np. broń, części maszyn, sprzęt domowy, wagi, rowery i siewniki.

Import drobiu do Anglii.

Ministerstwo Rolnictwa i Rybołówstwa w Anglii wydało zarządzenie wykonawcze dotyczące uregulowania importu drobiu do Anglii - obowiązujące od dn. 10 lipca 1950 r. Zarządzenie to reguluje kwestię importu drobiu "poultry carcasses" w oparciu o akty prawne z 1894 i 1937 r. / o chorobach zwierząt/.

Z rozdzienie określa dokładnie gatunki importowanego drobiu oraz sposób obchodzenia się z nim przed konsumpcją.

Droń importowany do Anglii klasyfikuje się wg. terenów eksportujących - wg. następującego schematu:

- |      |                     |                 |
|------|---------------------|-----------------|
| I.   | Republika Irlandzka | Argentyna       |
|      | Irlandia Płn.       | Kanada          |
|      | Australia           | Urugwaj         |
|      | Nowa Zelandia       | R. Szwajc. Płd. |
| II.  | Szwecja             | Dania           |
|      | Norwegia            | Holandia        |
| III. | Francja             | Belgia          |
|      | Węgry               | Polska          |
| IV.  | Francja             | Węgry           |
|      | Belgia              |                 |

W Anglii zabrania się wyładunku drobiu zabitego. Punkt ten dotyczy w.w. krajów, z tym, że dla poszczególnych grup zachodzą daleko idące różnicowania. Wyłączone są zupełnie z zakazu kraje grupy I. Droń sprowadzany z krajów grupy II musi być zapatrzony w świadectwo pochodzenia wg. specjalnie określonego wzoru. Z zabrania się importować gęsi i kaczki z krajów wymienionych w grupie III. Każda sztuka drobiu posiadać musi świadectwo pochodzenia, sporządzone również na specjalnych formularzach, a każda sztuka musi być znakowana z podaniem kraju pochodzenia. Kraje grupy IV. mogą eksportować do Anglii również gęsi i kaczki.

Świadectwo pochodzenia obowiązujące dla krajów grupy III., IV. musi zawierać następujące dane: kraj pochodzenia towaru, ilość sztuk danej partii, ilość skrzyń, nazwisko i adres odbiorcy, datę i podpis odpowiedzialnego urzędnika.

Znakowanie poszczególnych sztuk jest również ściśle określone. Każda sztuka winna nosić metalowy krążek o średnicy 25 mm. Wzrost przepisane wzoru. Nazwa kraju pochodzenia musi być na nim wytłoczona literami o wielkości nie mniej jak 1,5 mm. Krążek winien być umocowany do skrzydła.



### 5. Nowe przedsiębiorstwo spedycyjne w Bułgarii /"Transport" 53/

W myśl ustawy z dn. 1. lipca 1950 r. w Bułgarii wyodrębni-  
no sekcję żeglugi śródlądowej z tow. spedycyjnego "Despred" i  
utworzono nowe przedsiębiorstwo "Transped" - spedycja dla że-  
glugi śródlądowej. Nowe to przedsiębiorstwo stanowi oddział  
Handlowej Sekcji Bułgarskich Kolei Państwowych. Zakres pracy  
"Transpedu" obejmuje całą spedycję dla żeglugi śródlądowej w  
Bułgarii. Celem sprawnego wykonywania swoich zadań, przedsię-  
biorstwo posiada 175 agentur w różnych punktach kraju.

### 6. Deklaracja wartości towaru w przewozie lotniczym.

Świetnie opracowana książka "Fracht-Handbuch" zawiera mię-  
dzy innymi szereg cennych uwag o sposobie deklarowania wartoś-  
ci towarów w przewozie lotniczym.

W lotniczym liście przewozowym zamieszczono specjalną ru-  
brykę dla złożenia deklaracji wartości towaru, t.zw. "wartość  
zadeklarowana przez załadowcę". Deklaracja wartości nie może  
przekraczać wartości rzeczowej towaru ani maksymalnej wartości  
celnej. Deklaracja ta zwiększa odpowiedzialność przewoźnika w  
transporcie lotniczym, ponad stawkę normalnie stosowaną  $\text{z} \text{---}$   
 $\text{z} \text{---}$  13.50 za kg. do sumy wartości rzeczywistej towaru przewożo-  
nego, maksymalnie jednak do sumy zadeklarowanej.

Odpowiedzialność przy uszkodzeniu częściowym zmniejsza się  
w tym samym stosunku a jakim pozostaje waga całej partii towa-  
ru do części uszkodzonej względnie zagubionej. W żadnym wypad-  
ku przewoźnik nie odpowiada za straty w zyskach lub za inne po-  
średnie szkody. Deklaracja wartości przy przewozie lotniczym  
nie oznacza przyjęcia odpowiedzialności za dotrzymanie terminu  
zdania towaru w myśl art. 22 rozdz. 2. Konwencji Warszawskiej,  
bez względu na to czy chodzi o przewóz międzynarodowy w myśl  
tych warunków, czy też nie.

W pozostałych wypadkach odpowiedzialność przewoźnika jeżeli  
chodzi o przewóz międzynarodowy podlega w myśl Konwencji War-  
szawskiej, przepisom karnym, ustalonym w Konwencji Warszaw-  
skiej. W innych przewozach decydują przepisy ujęte w "Allge-  
meine Beförderungsbedingungen für den Luftgüterverkehr" /Ogól-  
ne warunki przewozu w transporcie lotniczym/i postanowieniom  
specjalnych przedsiębiorstw lotniczych - ujętych w listach --  
przewozowych - o ile według w.w. warunków nie ustalono czegoś  
innego. Deklaracja wartości jak również związane z tym zwięks-  
szenie odpowiedzialności odnosi się jedynie do przewozu na szla-  
kach za które opłacono ustaloną dopłatę. Przesyłki o wartości  
zadeklarowanej - importowane lub eksportowane - nie mogą być  
przesłane z deklaracją wartości z reguły ani kolejami, ani  
statkami, ani pocztą.

Deklaracja wartości przy przewozie lotniczym nie zastępuje  
obowiązującego powszechnie ubezpieczenia przesyłki, lecz  
przeciwieństwo zwiększa jedynie granice normalnej odpowiedzialnoś-  
ci przewoźnika. Różnica między odpowiedzialnością przedsiębior-  
stwa lotniczego z tytułu ubezpieczenia przewozu a deklaracji



wartości polega na tym, że przedsiębiorstwo lotnicze w ostatnim wypadku nie odpowiada za straty, jeżeli udowodni, że zastosowano wszelkie konieczne środki zaradcze lub że szkoda nastąpiła na skutek błędnej nawigacji samolotu.

Specjalna tabela A zamieszczona w "Fracht-Handbuch" wyszczególnia opłaty od oszacowania, przy deklaracji wartości, z powodu której odpowiedzialność przewoźnika wzrasta ponad stawkę normalną 16.50 za kg. - maksymalnie do sumy zadeklarowanej.

Tabela B - dopłaty od wartości - obejmuje przede wszystkim dodatek do frachtu, płatny od wartości towaru, który jednak w żadnym wypadku nie rozszerza dotychczasowej odpowiedzialności przewoźnika.

## 7. Wystawianie świadectw pochodzenia dla towarów eksportowanych.

W kontraktach zawieranych przez Centrale Handlu Zagranicznego jest powiedziane, że świadectwo pochodzenia towaru musi być zgodne co do ilości koli, wagi i znakowania z załączonymi dokumentami morskimi. Zatem przy wysyłkach sukcesywnych, w wypadku odrzucenia danej partii towaru przez standaryzację, z powodu uszkodzenia pewnej ilości koli, względnie opóźnienia nadejścia części towaru - co zwykle wynika w ostatniej chwili - świadectwo pochodzenia automatycznie traci swoją wartość i towar nie może być wysłany. W skutek tego może upłynąć termin akredytywy, której wznowienie pociąga za sobą dodatkowe koszty i nieprzyjemności dla dostawcy ze strony odbiorcy.

Wypadki zatrzymania towaru w naszych portach na skutek zaktualizowania się świadectw pochodzenia nie miałyby miejsca, gdyby takowe były wystawiane przez Oddział Morski Polskiej Izby Handlu Zagranicznego w Gdyni. P.I.H.Z. - Gdynia w wypadkach koniecznych będzie wystawiała zaświadczenia nawet w godzinach pozabiurowych jak również w dni świąteczne.

Wobec powyższego wydaje się wskazanym, aby Centrale Handlu Zagranicznego - biorąc powyższe pod uwagę - nie zlecały wystawienia świadectw pochodzenia w głębi kraju, lecz zakładały to bezpośrednio na Wybrzeżu, za pośrednictwem naszego przedsiębiorstwa.

## 8. Składowanie towarów eksportowanych w Odra - Port.

Zachodzą wypadki, że Centrale Handlu Zagranicznego wysyła do towarów eksportowych w partiach całowagonowych, przeznaczone do przewozu promem, pod adresem naszej Placówki Terenowej Odra-Port, przyczym w chwili nadejścia towaru, placówka ta nie posiada sposobu dyspozycji wysyłkowych, bądź też pozwoleni wywozu. Ten sposób wysyłki winien być bezzwłocznie zarzucony, gdyż Odra-Port nie posiada poza małym magazynem Ekspedycji Kolejowej, który jest stale zajęty, żadnych magazynów, w których tego rodzaju towary mogłyby być składowane.

Jako zasadę należy przyjąć, że wszystkie dyspozycje i dokumenty wysyłkowe muszą być w posiadaniu naszej Placówki Terenowej Odra-Port przed nadejściem towaru.



Zaznaczamy, że w chwili obecnej nie możemy się podjąć składowania towarów eksportowanych lub importowanych, nadchodzących w partiach ocłowagonowych, w Odra-Port i że w wypadku nadejścia towaru, który z powodu braku dyspozycji nie będzie mógł być natychmiast skierowany przy przesyłkach eksportowych na prom, a przy przesyłkach importowych od odbiorcy w głębi kraju - wszelkie koszty postojowego i wynikłe stąd inne konsekwencje obciążać będą Centrale Handlu Zagranicznego, które dopuściły do powstania podobnej sytuacji.

#### 1. Utworzenie Ekspozytury Rejonowej G. Martwig dla Małych Portów

Z dniem 1 sierpnia 1950 r. utworzono samodzielną Ekspozyturę Rejonową dla Małych Portów z siedzibą:

S ł u p s k, ul. Kilińskiego nr. 46. tel. 35-80.

Adres telegraficzny: CEHARTWIG SLUPSK

W związku z powyższym we wszelkich sprawach związanych z transportami, kierowanymi przez Małe Porty / Ustka, Darłowo, Kołobrzeg / należy komunikować się bezpośrednio z Ekspozyturą Rejonową w Słupsku, która staje się tym samym Ekspozyturą prowadzącą dla transportów morskich, wysyłanych przez porty Ustka, Darłowo i Kołobrzeg.

Nadzór nad pracami Ekspozytury w Słupsku sprawuje Dyrekcja Morska w Gdyni, z którą należy się kontaktować nadal w sprawach poważniejszych reklamacji, względnie poradnictwa oraz informacji.

Równocześnie zwracamy się do wszystkich Central i Biur Handlu Zagranicznego z apelem o uwzględnienie Małych Portów w większym niż dotychczas stopniu przy zawieraniu nowych kontraktów kupna - sprzedaży, w których w miarę możliwości, należałoby wstawić klauzulę, przewidującą przerzut transportu przez Małe Porty.

Zdawaliby się, że nasze przedsiębiorstwo, mając gestię nad masą towarową, z łatwością mogłoby skierować przez Małe Porty towary, przewidziane w poczynym planie przerzutu masy towarowej. W praktyce tak jednak nie jest. Naprzykład - przy towarach sprzedawanych na warunkach f.o.b. nabywcy lub jego armatorowi przysługuje prawo wyboru portu zakładowczego, względnie podstawienia takiego statku, jaki uznają za stosowny. Zrozumiałe, że w tych wypadkach nie biorą oni z reguły pod uwagę możliwości zawinięcia do Małych Portów. Natomiast przy dostawie c.i.f. z powodu braku własnej floty o małym tonażu, nie zawsze udaje się z charterować odpowiedni statek w dozwolonym terminie. Podobnie zresztą przedstawia się sprawa towarów importowanych.

Usilne starania naszego przedsiębiorstwa poczynione w kierunku skierowania przerzutu drobnicy przez Małe Porty, napotykają więc na bardzo ważne przeszkody. Składa się na to cały szereg czynników - między innymi odmowna decyzja zagranicznego kontrahenta, trudności przy charterowaniu odpowiedniego tonażu, względnie inne wypadki utrudniające operacyjne zakwaterowanie transportu.



Uważamy jednak, że nie wystarcza formalne wytłumaczenie powstałych przeszkód, lecz że stale należy dążyć do większego zrozumienia zagadnienia alimentacji Małych Portów i do jaknajściślej współpracy zainteresowanych na tym odcinku. Przekonani jesteśmy, że Centrale i Biura Handlu Zagranicznego dokończą wszelkich starań, aby zwiększyć obroty Małych Portów, a czynniki powołane do praktycznego wykonania transportu ze swej strony dążyć będą do tego, aby wykonanie to było przeprowadzone bez zarzutu i ku zadowoleniu tak zleceńdawcy jak i zagranicznych kontrahentów.

Obszerniejsze omówienie powyższego zagadnienia zamieścimy w jednym z następnym numerów BECH.

### 10. 75 - lecie ruchu przesyłek ekspresowych.

75 lat temu Państwowe Koleje w Baden wprowadziły, jako innowację, przesyłki ekspresowe, które niebawem stały się poważnym rodzajem transportu kolejowego i bez którego trudno sobie wyobrazić w obecnym systemie transportu i życia gospodarczego. Pierwsze próby polegały na tym, że Kolejo w Baden - początkowo w drodze wyjątku - zezwalały, aby towar był przewożony jako bagaż podróżny, bez wydania dokumentu przewozu, jedynie na podstawie wewnętrznego zarządzenia Kolei. Przesyłki te były wydawane przez urzędnika kolejowego na stacji przeznaczenia, odbiorcy -- obecnemu przy nadejściu pociągu.

Właściwe pojęcie "przesyłki ekspresowej" zostało utworzone przez Koleje w Baden i 1 kwietnia 1875 r. pierwszy raz urzędowo wprowadzone. Pod tym mianem mogły być nadawane na ekspedycjach bagażowych przedmioty wszelkiego rodzaju, według stawek frachtowych obowiązującej taryfy bagażowej. Po zakończeniu formalności kolejowych, przesyłki mogły być oddane do przewozu w wagonie bagażowym, jeżeli nie podlegały odprawie celnej lub podatkowi, jeżeli waga sztuki nie przekraczała 100 kg. i jeżeli dany towar nie był wyłączonej z przewozu kolejowego - stosownie do § 48 - regulaminu kolejowego. Nadający nie musił dołączać do przesyłki żadnego papieru towarzyszącego. Poszczególne sztuki musiały być opakowane w sposób trwały i wytrzymały, adres odbiorcy musił być wyraźnie wypisany, podlegały przymusowi ofrankowania i nie mogły być wysyłane za pobraniem. Dopuszczalna natomiast była deklaracja wartości jak również odpowiedzialność Kolei za dotrzymanie terminu dostawy.

Przesyłki ekspresowe musiały być dostarczone ekspedycji bagażowej przynajmniej półgodziny przed odejściem pociągu, którym miały być wysłane - przyczym odbiorca miał prawo wyboru -- najdogodniejszego dla przesyłki pociągu. Nadający otrzymywał dowód nadania, który równocześnie był potwierdzeniem zapłaty frachtu. Natychmiast po przybyciu pociągu do miejsca przeznaczenia, odbiorca mógł zażądać wydania przesyłki. Jeżeli odbiorca nie zgłaszał się po odbiór przesyłki lub nie była ona zadeklarowana jako "restante" albo przeznaczona do osobistego odbioru, to w dwie godziny po przybyciu pociągu awizowano ją odbiorcy lub dęrczano przy użyciu kolejowego przedsiębiorstwa



dowozowego. Odpowiedzialność i obliczanie dodatków frachtowych za deklarację wartości lub termin dostawy, były przeprowadzane według postanowień regulaminu przewozów dla przesyłek towarowych. Przy przyjęciu i odprowie przesyłek ekspresowych w zasadzie obowiązywały odpowiednie przepisy dla bagażu podróznego.

Szybki rozwój przesyłek ekspresowych spowodował konieczność stworzenia podstaw prawnych - przyczym w Zarządzeniu komunikacyjnym z dn. 15. września 1922 r. zamieszczono specjalny Roz. V. "Obrót przesyłek ekspresowych", czym stwierdzono, że stanowią one osobny rodzaj transportu.

Równocześnie ciekawy jest także w komunikacji międzynarodowej rozwój ruchu przesyłek ekspresowych. Długi czas przesyłki ekspresowe były przewożone jedynie przez koleje niemieckie. Dopiero z końcem XIX wieku wprowadziła je również Szwajcaria, a następnie inne kraje europejskie. Do r. 1928 następujące państwa wprowadziły już bezpośredni międzynarodowy ruch przesyłek ekspresowych: Niemcy, Austria, Szwajcaria, Włochy, Czechosłowacja, Polska i kraje północne. Już przed rozpoczęciem drugiej wojny światowej przewóz ten został taryfowo uregulowany między większością państw europejskich. Długi czas toczył się spór prawników o to czy ruch przesyłek ekspresowych, z natury rzeczy ma być podporządkowany przepisom IUeP /regulamin przewozu osobowego/ czy IUeG /regulamin przewozu towarowego/. W końcu przeważało zapatrywanie Kolei niemieckich, że przesyłka ekspresowa jest specjalnym rodzajem transportu towarów, wysyłanych wprawdzie jak bagaż, ale zakwalifikowanych według specjalnych norm prawnych.

Międzynarodową Taryfę dla Przesyłek Ekspresowych oraz wszelkie przepisy dotyczące ich odprawy, wydano z mocą prawną, obowiązującą od dn. 1 stycznia 1927 r. Następnie opracowano parokrotnie zmieniany projekt postanowień regulaminu dla przesyłek ekspresowych w transporcie międzynarodowym, który nie został definitywnie wprowadzony w życie z powodu wybuchu wojny w 1939r. Dopiero w 1949 r. prace zostały na nowo podjęte. Międzynarodowy Komitet Transportowy ustalił "RIEX" /Regulamin dla Międzynarodowego Ruchu Przesyłek Ekspresowych/, który wszedł w życie z dn. 1. marca 1950 r. - okrągiem 75 lat po wprowadzeniu pierwszych przesyłek ekspresowych w Baden.

11. Warunki dostawy f.o.b. przy przekazunku bezpośrednim ze statków żeglugi śródlądowej na statki morskie w Antwerpii.

/"transport" 31 /

Zagadnienie dostawy na warunkach f.o.b. w porcie Antwerpii jest problemem stale omawianym. W praktyce znana jest powszechnie interpretacja dostawy f.o.b. przy dowozie towarów drogą lądową /kolej, samochód/ z obowiązkiem wyładunku na nabrzeżu. Natomiast niewyjaśniony jest wypadek dostawy statkami żeglugi śródlądowej /barkami/ na warunkach f.o.b. i dotychczas szuka się sposobu ustalenia techniki przeprowadzenia tej transakcji.

Przy dostawie f.o.b. drogą lądową, dostawca wypełnia swój obowiązek z chwilą zdania towaru w miejscu zasięgu urzędzeń ---



przekładunkowych statku wskazanego przez odbiorcę, przyczym stosownie do warunków zakontraktowania towaru pozostaje odpowiedzialny aż do momentu jego przejścia przez urządzenie przeładunkowe statku. Jest jasne, że definicja będąca częściowo mikrodadnią i dla przeładunku z barek nie zawsze jest zgodna z dążeniami stron zainteresowanych. W praktyce istnieje obecnie u dostawców do burty tendencja, aby wprowadzić ważność zasadniczego momentu - t. t. zn. że wszystkie zobowiązania dostawcy są spełnione z chwilą, gdy statek żeglugi śródlądowej znajdzie się obok - wzdłuż - statku żeglugi morskiej, przyczym rozumie się że przejmuje odpowiedzialność i koszty do chwili przejścia towaru przez urządzenie przeładunkowe statku. Zaznacza się przy tym tendencja przekazywania odbiorcy opłat za postojowe, które może powstać w wypadku opóźnienia przeładunku lub braku dojścia do przewidzianego statku. Do dążenia omija sytuację w której - co należy podkreślić, przy dostawie f.o.b. drogą lądową, nie powstaje żadna analogia, ponieważ w tym ostatnim wypadku towar przeznaczony dla statku musi być przejęty na zasadzie względnie krótkiego okresu czasu, przyczym jednak składowanie na nabrzeżu nie powoduje kosztów dodatkowych /pomija się tutaj problem kosztów za dozór, które mogą powstać przy dłuższym składowaniu/. Przy dostawie f.o.b. żegluga śródlądowa problem ten przedstawia się zupełnie inaczej, ponieważ jeden dzień przestoju może wystarczyć do zmiany korzystnego interesu na deficytowy. Ponieważ jednak z drugiej strony odbiorca jest wyłączonej z walki konkurencyjnej środków dowozowych, wydaje się nielogicznym i niesprawiedliwym obciążenie go "ex officio" powstającymi kosztami.

Naturalnie dostawca towaru do burty może się powołać na odwołanie otrzymane od odbiorcy i a priori usunąć wszystkie koszty dodatkowe, jeżeli spełnik należycie nałożone na niego zadania. Problem ten ma podwójny aspekt i nie ogranicza się tylko do ewentualnej odpowiedzialności odbiorcy towaru zakontraktowanego f.o.b. odnośnie daty odjazdu statku, która mu została podana w dobrej wierze lecz niewiążąco i o której zawiadomił dostawcę. Można nawet zapytać czy odwołanie towaru na warunkach f.o.b. - de facto wymaga ze strony odbiorcy gwarancji odnośnie bezpieczeństwa przyjęcia towaru ze statku żeglugi śródlądowej. Odpowiedź musi brzmieć negatywnie. Wydaje się logicznym, że w wypadku zwłoki w przeładunku, dostawca towaru, który musi się obawiać opłat za przestojowe, rozporządza tak statkami żeglugi śródlądowej, jakby to uczynił przy przeładunku z wagonu i zarządza ładunek towaru na nabrzeżu, aby wypełnić swoje zadanie stosownie do ustalonych warunków i do obowiązujących zwyczajów. Przy dostawie f.o.b. drogą lądową nigdy nie było mowy o tym, żeby przedsięwziąć i zagwarantować bezpośredni odbiór towaru z wagonów, trudno więc przyjąć, że takie zadania będą wysunięte przy dostawie f.o.b. statkami żeglugi śródlądowej. Można twierdzić, że sytuacja nie jest taka sama i że prawie zawsze będzie wystarczająca ilość miejsca aby wyładować szereg wagonów a nie zawsze jest możliwe wyładowanie statku żeglugi śródlądowej w miejscu oznaczonym przez odbiorcę, dlatego że w miejscu tym może być - lub znajdować się inny statek niż ten, który ma zabrać towar - lub dlatego, że statek jest właśnie za - lub wyładowany i z pewnych powodów nie może przyjąć towaru, tak że dostawca jest



zmuszony oprócz kosztów wyładunku towaru na nabrzeże opłacić -- także koszty przeholowania.

Nasuwa się tutaj uwaga czy odbiorca może być pociągnięty do ponoszenia skutków wynikłych z wybranego przez dostawcę środka transportu ze względów oszczędnościowych, chociaż odnośnie powyższego nie ma prawa uprzedniego porozumienia się z dostawcą.

Zagadnienie to komplikuje się również z tego powodu, że ten który jednego dnia jest zdającym, drugiego może być również odbiorcą towaru. Uregulowanie tego problemu powinno przynieść kompletne wyjaśnienie dostawy na warunkach f.o.b. w porcie Antwerpii. Fałszywym posunięciem byłoby oczekiwanie, aby egzystująca tendencja zmieniła się w milcząco uznany zwyczaj, ponieważ zagadnienie to pozostałoby nierozwiązane jeszcze przez dłuższy okres czasu.

## 12. Opakowanie towarów w transporcie morskim.

Najważniejsze warunki dobrego opakowania o których powinien pamiętać każdy eksporter, dadzą się ująć w kilku punktach, a mianowicie:

1. opakowanie powinno być dostosowane do rodzaju towaru, a mianowicie do jego ciężaru, kruchości, łamliwości, wrażliwości na wilgoć, podatności na przyjęcie zapachów itd.
2. opakowanie powinno zabezpieczać towar przed kradzieżą, której niebezpieczeństwo istnieje zwłaszcza przy towarach drogich, toteż przy tych towarach specjalną uwagę należy zwrócić na właściwość opakowania.
3. opakowanie powinno być dostosowane do rodzajów środków transportowych, urządzeń przeładunkowych oraz warunków klimatycznych kraju przeznaczenia, tak pod względem wagi i wielkości koli, jak i pod względem rodzaju opakowania.
4. kole nie powinny być zbyt ciężkie i duże i odwrotnie zbyt lekkie i małe, ponieważ utrudnia to transport a zwłaszcza przeładunek, a także utrudnia kontrolę ilościową i wagową i powoduje zagubienie zwłaszcza przy sztukach małych -- względnie uszkodzenie zwłaszcza przy sztukach dużych lub ciężkich.
5. opakowanie powinno być znormalizowane, t.zn. o jednakowych kształtach i rozmiarach, co w poważnym stopniu ułatwia pracę i pozwala na utworzenie koli o wymaganej wielkości i wadze.
6. waga opakowania nie powinna być zbyt duża, ponieważ wpływa na wzrost szeregu różnych opłat, a mianowicie przewozowych, spedycyjnych, przeładunkowych, które są liczone od wagi brutto, a ponadto wpływa również na wzrost ewentualnych opłat celnych.
7. opakowanie powinno być dostosowane do ustaw i przepisów celnych, handlowych, importowych oraz do zwyczajów lokalnych i narodowych kraju importującego.



Do głównych opakowań w transporcie morskim należą: skrzynie, klatki, beczki, kosze, worki, bale i wiązki.

Standardowe skrzynie drewniane zbite gwoździami /ang. case, franc. caisse, niem. Kiste/, wzmocnione listwami oraz metalowymi taśmami lub drutem są opakowaniem odpowiednim dla wielu towarów. Waga skrzyń jest większa niż innych opakowań nowoczesnych i to stanowi ich ujemną stronę, jednak skrzynie zdolne są do wytrzymania nieostrożnych manipulacji przeładunkowych a użycie na nich opasek metalowych / steel hoops / znacznie utrudnia kradzieże. Drzewo jest także złym przewodnikiem ciepła, co daje towarom ochronę przed działaniem dużych wahań temperatury. Poza tym drzewo nie ma właściwości rozszerzania się i przepuszczania do towaru wilgoci i pleśni, co chroni towar od ewentualnych szkód. Dzięki twardości, grubości i wytrzymałości ścian, skrzynie drewniane dają również dobre zabezpieczenie przeciwko gryzoniom, które powodują zwykle znaczne szkody w czasie trwania transportu. Następną dodatnią cechą skrzyń drewnianych jest to, że płaska powierzchnia skrzyni i jasny jej kolor nadają się do dobrego znakowania, co zabezpiecza w dużym stopniu od zagubienia. Niektórzy eksporterzy używają skrzyń drewnianych na żądanie odbiorców, którzy proszą o to ze względu na wysoką cenę odsprzedażną drzewa w ich krajach. Inni eksporterzy używają skrzyń z powodu dużych ceł nakładanych na towary w innych rodzajach opakowania lub ze względu na zakazy stosowania innych opakowań, które to zakazy obowiązują w pewnych krajach.

Aby skrzynie spełniły dobrze swą rolę, muszą odpowiadać warunkom eksportowym, które są inne prawie przy każdej artykule. Dwoma zasadniczymi warunkami dla materiału drzewnego, używanego do budowy skrzyń i klatek eksportowych są:

1. drzewo powinno być zdrowe, tzn. mieć właściwe skoje, nie posiadać części zmurszałych, płam, dziur od szków i luźnych lub gnijących szków,
2. drzewo powinno być odpowiednio wysuszone, a mianowicie powinno mieć od 12,- 13% wilgotności w stosunku do wagi po wysuszeniu, co zapobiega kanciwości i kruchłości. Nadmierna natomiast wilgotność powoduje kurczenie się i wypaczanie.

Grubość desek na skrzynie / box boards / musi wzrastać stosownie do wagi towaru, jaki ma się znajdować w skrzyni. Ściany czołowe i listwy powinny być grubsze od ścian bocznych. Ważną rzeczą przy budowie skrzyni jest użycie odpowiedniej ilości gwoździ, w odpowiednich rozmiarach i kształcie, oraz właściwy sposób ich wbijania. Skrzynie ciężkie należy zaopatrywać w uchwyty. Sosna o tyle jest niedobrym materiałem, że zawiera żywicę, która w wyższej temperaturze wycieka i ma zapach szkodliwy dla niektórych towarów. Dobrym materiałem do budowy skrzyń jest dykta, która jest 3 do 4 razy mocniejsza od drzewa tej samej grubości. Dla określenia wadliwości skrzyni używa się następujących określeń: cases old /skrzynie stare/, dirty /brudne/, broken /poramane/, apparently damaged /widocznie uszkodzone/, repaired /naprawiane/, stained /zachłapanie/, renailed /powtórnie zbija-  
ne gwoździami/.



Coraz częściej, zwłaszcza w U.S.A., używane jest, jako opakowanie eksportowe, opakowanie tekturowe, nadające się dla wielu artykułów. Obecnie tekturowe opakowania eksportowe są znacznie wytrzymalsze niż nawet kilka lat temu, dzięki lepszym metodom produkcji i większej wytrzymałości tektury i materiałów, używanych do jej produkcji. i. Dodatkowo cechą tektury jest jej lekkość, taniańość oraz niskie koszty robocizny przy pakowaniu, natomiast ujemną cechą jest przede wszystkim mała odporność na wilgoć i dlatego też okrywa się opakowania tekturowe w tkaninę jutową lub impregnowaną. Obecnie eksporterzy, wysyłając towary na rynek zagraniczny w opakowaniach tekturowych, stosują dwa zasadnicze sposoby wysyłki:

- 1/ w opakowaniach pojedynczych lub obwiązanych belach,
- 2/ w kombinowanych ładunkach, składających się z kilku pudeł tekturowych zapakowanych do skrzyni albo do dużego pudła tekturowego. Opakowania tekturowe zwykle są obwiązane metalowymi opaskami.

Do wewnętrznego opakowania towaru w skrzyniach używa się welny drzewnej lub tektury falistej. Należy unikać używania do tego celu słomy, siana lub plecionki, ponieważ liczne kraje /np. U.S.A., Kanada, Nowa Zelandia/ zabraniają używania tych materiałów /No hay or straw/.

Klatki / ang. crate, franc. harasse, niem. Raufe/, w transportach są zwykle używane wtedy, gdy konieczny jest dostęp powietrza do towaru lub gdy cło pobierane jest od wagi brutto. Klatka daje oszczędność materiału drzewnego, oszczędność w kosztach transportu, ze względu na mniejszą wagę brutto transportowanego towaru, lecz cechą ujemną klatek jest to, że nie zabezpieczają one towaru tak dobrze, jak skrzynie.

Beczki /ang. barrel, cask, tun, franc. tonneau, baril, niem. Fass/ drewniane są bardzo ~~x~~ starym a jednocześnie bardzo dobrym rodzajem opakowania dla łatwo psujących się artykułów, gdyż utrzymują one wilgoć w towarze, a z drugiej strony nie dopuszczają do towarów zbyt dużej wilgoci i zewnętrznych zapachów.

Dla sprostania dzisiejszym warunkom zostały dokonane liczne zmiany i ulepszenia w budowie beczek, skutkiem czego dzisiejsze beczki są mocne i odpowiednie jako opakowanie dla różnych towarów. Dodatkowo cechą beczek jest także to, że po napełnieniu beczka jest bardziej wytrzymała na skutek wewnętrznego ciśnienia, wywieranego przez zawartość na ściany beczki oraz na skutek zewnętrznego ciśnienia obręczy, które mocno przyciskają klepki jedną do drugiej. Korzystną właściwością beczek, jako opakowania, jest to że mogą one być używane ponownie i to wiele razy, przez co koszt zakupu rozkłada się na szereg wysyłek.

Beczki dzielą się na dwa zasadnicze rodzaje: na beczki szczelne dla płynów i beczki luźne do opakowania ciał stałych i półstałych. Ze względu na wymiary beczki podzielone są: na beczułki /kegs/, baryłki /barrels/, oraz beczki /casks, hogsheads/. Do grupy beczek drewnianych zaliczone są również wiadra drewniane /pails/, cebry /kits/ i kadzie /tubs/. Beczki ponad 400 l. są niewygodne i powinno się ich unikać w transporcie. Grubość klepek w beczkach powinna wzrastać w zależności od wielkości beczek. Bardzo duże znaczenie posiada ilość, jakość i rozstaw obręczy. Do be-



oszek szczelnych używane są przeważnie obręcze stalowe, płaskie, natomiast do beczek luźnych używa się kilka typów obręczy, a mianowicie obręcze stalowe z okrągłego drutu, obręcze skręcane z wiązki, obręcze owalne z łyka. Beczki szczelne otrzymują specjalną opłódkę zwykle papierową lub są uszczelniane specjalnymi materiałami, a mianowicie mogą to być: kleje zwierzące, wosk parafinowy, krzemian sodu, asfalt, czysta guma lub mieszanina parafiny i żywicy.

Liczne artykuły eksportowane są w opakowaniach metalowych, jak beczki, bębny, cebry, wiadra metalowe, puszki i banki. Opakowania metalowe nie są odpowiednie dla wszystkich artykułów, ale używane są w duży stopniu do eksportu takich towarów, jak: kwasy, smary, oleje, farby, chemikalia, niektóre artykuły spożywcze i inne produkty stałe, półstałe i płyny. W znaczeniu handlowym właściwie nie istnieje ścisłe rozgraniczenie pomiędzy metalową beczką a metalowym bębniem. Przeważnie, jako różnicę podaje się, że beczka metalowa jest opakowaniem posiadającym tzw. wybrzuszenie, a bębniem metalowym - opakowania w kształcie walca. Dla określenia wadliwości beczek używa się następujących określeń: casks leaking /beczki przeciekające/, leakage /wyciekanie/, not full barrels /baryłki niepełne/, empty casks /beczki puste/.

Worki /ang. bag, franc. sac, niem. Sack/ do opakowania wyraża się w juty, lnu, bawełny i papieru. W celu uniknięcia rozkurzu wkłada się worki papierowe do worków z tkaniny.

Waga towarów workowanych nie powinna przekraczać 100 kg. Worki nie powinny być napełniane w zupełności, gdyż łatwo pękają. Należy uważać na dobre szycie szwów workowych. W celu stwierdzenia, że worki zdadne są do transportu, wystawiane są atesty workowe. Worki papierowe /używane tylko- zwykle do opakowania nawozów sztucznych, cementu/ powinny być przynajmniej czterowarstwowe. Cechą dodatnią tych worków jest to, że nie dają rozkurzu. Pożądaną rzeczą jest dodawanie do ładunków pewnej ilości worków zapasowych, pustych, aby w porcie przeznaczenia statek mógł zebrać i wydać zawartość worków pękanych i rozsypanych. Dla określenia wadliwości worków używane są następujące określenia: bags torn /worki przedarte/, second-hand bags /worki używane/, bags dirty /worki brudne/, bags empty /worki puste/.

Bele /ang. bale, franc. balle, niem. Ballen/ są opakowaniem bardzo lekkim i tanim i używane są do towarów, które można prasować i zginać bez szkody dla tych towarów, np. przy wełnie, bawełnie, manufakturze, papierze, tytoniu. Bele powinny mieć maksimum zwijzłości /gęstości/, a to z uwagi na to, że zaoszczędzenie przestrzeni ładowniczej jest jednym z ich głównych zadań. Wysockość jednak ciśnienia przy formowaniu bel powinna być taka, aby nie uszkodziła towaru. Wymiary beli powinny być takie, aby długość beli była dwa razy większa od szerokości, trzeci wymiar powinien być równy lub większy od szerokości.

Jako materiały okrywające powinny być używane: nieprzemakalny papier w dobrym gatunku, jako okrycie spodnie i materiał workowy lub inny odpowiedni materiał, jako okrycie wierzchnie. Okrycia te zabezpieczają zawartość beli od uszkodzenia przez wilgoć,



brud, nieostrożne manipulacje, kradzież i inne przyczyny. Na każdym z rogów beli pozostawia się około 15 cm. materiału okrywającego, z którego wykonuje się mocne uszy, służące do podnoszenia beli i innych manipulacji. Do zszywania bel należy używać szpagat w dobrym gatunku.

Najlepszym sposobem obwiązywania bel jest użycie płaskich taśm stalowych lub drutu. Ilość opasek obowiązujących zależy od wymiarów i wagi beli. Dla zwykłej beli wystarczają cztery opaski. Umieszcza się je w ten sposób, że dwie z nich nakładają się w pobliżu końców beli, a pozostałe w równych odstępach od siebie i od opasek końcowych. Wskazane jest także zakładanie taśm poprzecznych / na krzyż/, co może uchronić przed kradzieżą. Należy uważać, aby taśmą nie przecięła opakowania. W tym celu wykłada się dwie ściany beli deseczkami lub dyktą. Czasem do obwiązywania beli stosowane są sznury, jednakże przeciwko ich użyciu wysuwane są zastrzeżenia, że ulegają one rozciąganiu się, szczególnie w wilgotną pogodę, a ponadto mogą być przerywane przez szczury.

Znakowanie bel powinno się w zasadzie odbywać bezpośrednio na okryciu wierzchnim o ile ono nadaje się do tego, z zastrzeżeniem, że nie ma ryzyka uszkodzenia zawartości beli przez wykonanie takiego znakowania. O ile bezpośrednio znakowanie nie jest możliwe do wykonania najlepszym znakowaniem jest etykieta płócienna przyszyta do beli. Wskazane jest przyszywanie dwóch etykiet.

Dla określenia wadliwości bel używa się następujących określeń: bales torn / bele podarte/, bales with hock holes / bele z dziurami od haków/, cover torn / powłoka podarta/, cover dirty / powłoka brudna/.

Kilka nakreślonych tutaj uwag odnośnie opakowań świadczy, że problem opakowań eksportowych, a zwłaszcza opakowań w transporcie morskim, jest zagadnieniem bardzo rozległym przede wszystkim z tego względu, że każdy towar stanowi w zakresie opakowania odrębne zagadnienie, a pojęcie ujednoczonego opakowania dla wszystkich towarów i dla wszystkich warunków transportu pozostaje jedynie w teorii.

O ważności zagadnienia opakowania świadczy fakt, że w pewnych krajach, o rozwiniętych obrotach w wymianie międzynarodowej, powstały specjalne instytucje naukowo - fachowe, badające i ulepszające opakowania towarów.

W naszych portach, na odcinku transportu morskiego, spotykamy w praktyce wiele przeszkód, spowodowanych niekłaściwym opakowaniem towaru. Przytoczmy tutaj parę przykładów. Kole należące do jednej partii towaru, a pochodzące z różnych zakładów wytwórczych, nadchodzą do portu w opakowaniu niejednorodnym. Jeżeli taki wypadek zdarzy się przy przekazaniu bezpośrednim z wagonów na statek - może być powodem niewyskapania całej partii towaru a w konsekwencji wynika konieczność zapłaty martwego frachtu, względnie upływa terminu akredytywy. Często niedostateczne opakowanie towarów powoduje konieczność naprawek a nawet przepakowania już w magazynie portowym. Zbyt słabe opakowanie



nie wytrzymuje także przekładunku na statek oraz transportu morskiego. Odbiorca otrzymuje towar uszkodzony, co powoduje szereg reklamacji u dostawców. Poza tym opakowanie naprawione w ostatniej chwili może być przyczyną wstawienia niepożądanego u konosamentu, dla uniknięcia których spedycja zobowiązana jest wystawić odpowiedni rewers. Wszystkie te wypadki pociągają za sobą komplikacje finansowe, często pokrywane ze stratą dewiz.

Cierpi na tym przede wszystkim dobra opinia naszego towaru a po drugie sprawność przekładunku. Należy więc sobie zdać sprawę z tego, że konieczna jest tutaj ściślejsza współpraca zainteresowanych - t.j. Central Handlu Zagranicznego z jednej strony a przedsiębiorstw usługowych z drugiej, selen wyniany doświadczeń, usunięcia istniejących trudności i dostosowania się do wciąż idącej naprzód techniki opakowania przez wprowadzenie wynalazków nowatorskich i racjonalizatorskich.

### 15. W. N. Obrazcow "Transport i jego przyszłość".

Na półkach księgarskich ukazało się ostatnio ciekawe wydawnictwo Akademii Nauk Z.S.R.R. p.t. "Transport i jego przyszłość" W.N. Obrazcowa, /cena zł. 55,-/. Ta 100-stronicowa broszura zawiera liczne ryciny obrazujące rozwój poszczególnych środków transportu i mapę Z.S.R.R., przedstawiającą schemat rozbudowy i przebiegu linii komunikacyjnych kolejowych w latach 1916 do 1950.

Na treść broszury składa się wstęp i trzy zasadnicze rozdziały:

#### Rozdz. I. - Powstanie i rozwój transportu.

1. transport lądowy,
2. transport wodny,
3. transport powietrzny,
4. transport wyjątkowy /rurociągi naftowe, gazowe i t.p./.

#### Rozdz. II. - Rola i znaczenie transportu.

1. transport i gospodarka narodowa,
2. transport a poziom kulturalny narodu,
3. wojenno-strategiczne znaczenie transportu.

#### Rozdz. III. - Drogi dalszego rozwoju transportu.

Autor poruszając w zakończeniu zagadnienie rozwoju transportu w państwach o ustroju kapitalistycznym i socjalistycznym, podkreśla zachodzące różnice i stwierdza: "W naszym socjalistycznym kraju wszelkie rodzaje transportu oraz inne dziedziny sowieckiej gospodarki planowej, opierają się na osiągnięciach postępowej nauki i techniki i w pierwszym rzędzie na marksistowsko-leninowskich prawach rozwoju społeczeństwa, całkowicie współuczestniczącego w zbliżeniu narodu sowieckiego, do wielkiego, historycznego celu mas pracujących - do komunizmu".



Biblioteka Gł.  
WSE w Sopocie

~~339~~