

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



Numer XII

Gdynia, dn. 20. grudnia 50

T r e ś ć

Strona

1.	Biuletyn rynku frachtowego	1
2.	Znakowanie i wysyłka żelaza kształtowanego i rur do Afryki Wschodniej.	6
3.	Nowe przepisy odprawy towarów w porcie Buenos Aires.	6
4.	Zmiana opłat za do. óz w porcie Antwerpii	6
5.	Okresy składowania w polskich magazynach portowych.	7
6.	Przesyłka towarów niebezpiecznych.	7
7.	Poprawka w definicji czystego konosamentu.	10
8.	Konosament "shipped" i "en board"	11
9.	Kontenery i ich znaczenie w transporcie.	12
10.	O równomierniej obsłudze transportu morskiego.	17

1. Biuletyn rynku frachtowego /"Fairplay" nr. 3.523 z dn. 30.11.50r./

W ciągu ostatniego tygodnia na plan pierwszy wysunęła się sprawa importu węgla ze Stanów Zjednoczonych do Anglii.

Stawki frachtowe za przewozy kształtowały się w granicach sh. 12/3 do sh. 42/6, obecnie wynoszą wg sh. 50/-, co tłumaczy się znaczną zwyżką kosztów eksploatacyjnych. Inne stawki za przewozy węgla amerykańskiego przedstawiają się następująco:

Porty ...	Hampton Roads	- Las Palmas	- sh. 45/-	
"	"	"	- Antwerpia albo Rotterdam	- \$ 4.35 - \$ 5.-
"	"	"	- Hamburg	- \$ 4.25
"	"	"	- Finlandia	- \$ 7.50
"	"	"	- Rio de Janeiro	- \$ 7.25 - \$ 8.-

Na rynku frachtowym odczuwa się duże zapotrzebowanie na tonaż przewozu cukru z Santo Domingo do W. Brytanii, oraz z Kuby do różnych portów, jak np. Włoch, Indii i Japonii.

Wyjściowa Konferencja Żeglugowa Canadian Continental Westbound Freight Conference / porty Hamburg - Bordeaux Range - porty Wschodnio-kanadyjskie/, ogłosiła iż od dnia 1. lutego 1951 r. obowiązywać będzie 15% podwyżka dotychczasowych stawek frachtowych.

India skarża się na brak pszenicy. Kanadyjska Giełda Zbożowa /Canadian Wheat Board/ sprzedaje Indiom 500.000 ton pszenicy, która zostanie przewieziona w ciągu najbliższych 6-ściu miesięcy. Przewiduje się zakontraktowanie ok. 36 jednostek.

Z Morza Czarnego donoszą o zacierterowaniu nowych 2 jednostek na przewozy zboża do W. Brytanii po stawce sh. 50/-. Kocia żegluga przeopowiadają dalszą zwyżką stawek frachtowych na tym odcinku.

Zwyżkowały również stawki za przewozy rud z rynku północno-afrykańskiego oraz indyjskiego, gdzie m. inn. zanotowano:

Pepel	- W. Brytania	- sh. 37/6	
Vizagapatam	- Porty Northern Range	- \$ 10.75 f. 1.00	i \$ 12.- gross /brtto
Koilhotham	- Porty Northern Range	- \$ 12.-	

Ze względu na dużą konsumpcję na własnym rynku krajowym, węgielny rynek południowo-afrykański nie może zaopatrywać Anglię w węgiel ogranicza do minimum wszelkie ładunki eksportowe do Anglii i innych krajów europejskich.

Na rynku australijskim również odczuwa się poważny brak tonażu. Wzrost popytu na wyjściowe "time-chartery" napewno spowodują napływ nowego tonażu na rynek australijski. Za przewozy psze -

nioy ze Wschodnich Stanów Australii płacono sh. 85/3 luzem z si-
 losów do Włoch, zaś sh. 85/- do Egiptu. Jedynie statek turecki
 przyjął stawkę sh. 78/- przy opcji wyładowniczej: Cypr, Grecja lub
 Egipt.

"Time-chartery" były kwotowane dość swobodnie. Poważne oży-
 wienie spowodował dalszy wzrost stawek frachtowych. Za okreśną
 podróż zachodnio-afrykańską płacono sh. 22/-, do sh. 20/- do
 sh. 22/- za wyjściową podróż na Daleki Wschód, zaś sh. 22/- za
 okreśną podróż na Daleki Wschód.

"Fairplay" nr. 3.524 z dnia 7 grudnia 1950 r.

Na rynku frachtowym omawia się szeroko kwestię dostarczenia
 tonażu dla przewozu węgla z Stanów Zjednoczonych do Anglii. Na-
 tional Coal Board zmuszony będzie zwrócić się do Ministerstwa
 Transportu, by uzyskać konieczny tonaż brytyjski. Nastąpi to je-
 dynie w drodze preferencji statków brytyjskich i zapewnienia im
 atrakcyjnej stawki frachtowej, konkurującej z pozostałymi stawka-
 mi frachtowymi na innych rynkach. Stawki importowe również wzras-
 tą b. silnie, co ujemnie odbije się na rynku wewnątrzno-krajowym.
 Uzgodniono, że z powodu braku węgla na rynku krajowym, stat-
 ki przewożące węgiel z Stanów Zjednoczonych do Anglii, zaopa-
 trywać się będą w bunkier w portach amerykańskich w ilości wy-
 starczającej na całą podróż okreśną, względnie po wyładunku w
 Anglii bunkrować będą w najbliższym porcie obcym. Powiększy to
 koszty własne statku. Stawka frachtowa za przewozy węgla w okre-
 sie grudzień/styczeń wzrosła z sh. 50/- do sh. 50/- przy zafrach-
 towaniu 6 jednostek. W innych relacjach zanotowano nast. stawki:

porty Hampton Roads	- Rotterdam	- /\$ 7.-	- \$ 5.-/
" " "	- Finlandia	- \$ 11.-	/ \$ 7.50/
" " "	- Afryka Półn.	- \$ 8.25	

Stawki frachtowe za przewozy zboża lekko zwyżkowały i wyno-
 szą obecnie sh. 13/- za qr. wobec poprzednio notowanej sh. 11/-
 w relacji Gulf- W. Brytania, sh. 95/6 wobec sh. 82/6 do Indii,
 sh. 11.- do Triestu / grudzień/, \$ 9.50 - \$ 12.- do Aleksandrii,
 \$ 8.- do Antwerpii.

Na rynku frachtowym La Platy zaznacza się pewna stabilizacja
 poziomu stawek frachtowych i to szczególnie jeżeli chodzi o ład-
 unki przestrzenne. Za przewóz np. makuch z La Platy do W. Bry-
 tanii zanotowano stawkę sh. 50/- do sh. 58/-.

Za przewozy zboża z amerykańskich portów Pacyfiku do Indii
 płacono stawkę \$ 14.50 - wolny wyładunek, wobec ostatnio noto-
 wanej \$ 12.25 -. Komitet przystąpił ponownie do czarterowania
 jednostek na przewozy zboża do W. Brytanii płaćąc stawkę sh. 92/6
 - marzec 1951 r. i sh. 91/3 - kwiecień 1951 r.

Z Morza Czarnego donoszą o zacierowaniu jednej jednostki
 na przewozy zboża do W. Brytanii po stawce sh. 52/6. Przewiduje
 dalszy napływ tonażu na rynek czarnomorski, gdyż stawki
 kontaktuje się bardzo korzystnie dla armatorów.

r Na rynku śródziemnomorskim odczuwa się brak tonażu co ujemnie wpływa na eksport rud i fosfatów z pñ. Afryki. Stawki tu również wykazują lekką tendencję zwyżkową. Obok rud i fosfatów na rynku tym występuje zboże jako ładunek konkurencyjny. Za przewozy zboża m. inn. płacono:

Algeria/Tunis	- Niemcy	- jęczmień	- sh. 44/-
Mostaganam	- Brema	- owies	- sh. 47/6.

Zacarterowano 6 małych jednostek na przewozy orzeszków -- ziemnych z Gambii do W. Brytanii po stawce sh. 100/-.

"Time-chartery" nie pokryły całego zapotrzebowania, stawki nadal wykazują tendencję zwyżkową.

Notowania stawek frachtowych.

1. Szczecin Jeddah, "Capetan Lefteris", 6.500 ton, 5%, sh. 62/- f.i.o. - cement w workach, grudzień/styczeń.
2. Peperl - W. Brytania, "Alpha Zambesi", 9.500 ton, sh. 37/6, ruda żelazna, grudzień.
3. Rijeka - Emden, "Hamattan", 6.800/7.400 ton, sh. 29/-, ruda żelazna, grudzień.
4. Brema - Japonia, "Mario C", 9.000 ton, 10%, \$ 11.-, f.i.o., sole potasowe, grudzień.
5. Galf - Londyn, "Daleby", 4.500 ton, sh. 11/6 per qr., zboże, styczeń.
6. Philippeville i Bona - Brema, "Irene", 8.000/8.400 ton, sh. 39/-, jęczmień, grudzień.
7. Morze Czarne - W. Brytania, "Tanar", 7.500 ton, 5%, sh. 50/-, przy opcji Antwerpia-Hamburg range, sh. 47/6, zboże, listop.
8. Antwerpia - Rio de Janeiro, "Armathia", 6.600 ton, 3 3/4%, - fracht ryczałtowy \$ 72.500 f.i.o., cement, grudzień.
9. Huelva - Amsterdam, "Trebol", 3.700 ton, sh. 35/-, piryty, grudzień.
10. Hampton Roads - Antwerpia albo Rotterdam, "Martagon", 9.000 ton, 10%, \$ 5.-, węgiel, natychmiast.
11. North Africa - Antwerpia/ Hamburg range, parowiec 8.100 t., 10%, sh. 39/-, jęczmień, natychmiast.
12. Gdansk-Gdynia - Genua albo Savona, "Santa Rita", 9.500 ton, sh. 35/-, węgiel, grudzień.
13. Morze Czarne - W. Brytania, "Frederick S. Filers", 9.000 t., 10%, sh. 52/6, opcja Antwerpia/Hamburg, sh. 50/-, zboże, styczeń.
14. Algeria albo Tunis - Hamburg albo Brema, "Theoskepasti", 8.000 ton, 5%, sh. 44/-, przy opcji Antwerpia albo Rotterdam sh. 42/6, jeden albo dwa porty załadownicze, jęczmień grudzień.

15. Rotterdam - Philadelphia, "Michael", 9.000 ton, 10%, ~~sh.~~ 4.25 f.i.o., surówka, grudzień.
16. Chingtao - Triest albo Genua, "La Fleche", 9.000 ton, 10%, sh. 87/6, przy opcji Londyn/Antwerpia/Rotterdam albo Hamburg sh. 100/-, przy opcji Kopenhaga/Gdańsk albo Gdynia sh. 105/- soja, grudzień.
17. Hampton Roads - W. Brytania, "II. Makona", 4.000 ton, 5%, i "Larchland", 2.000/2.000 ton, sh. 50/-, wolny wyładunek, węgiel, grudzień.
18. Australia- W. Brytania, "Cragmoor", 8.400 ton, 5%, "Avonmoor" 9.400 ton, 5%, i "Doris Clunies", 9.300 ton, 10%, sh. 87/6, pszenica luzem z silosów, luty/marzec.
19. San Lorenzo z dopeknieniem ładunku w Buenos Aires - W. Brytania. "Galisdale" 5.600 ton, 10%, sh. 50/-, przy opcji Antwerpia-Rotterdam, sh. 47/6, zboże, styczeń.
20. Gambia - W. Brytania, "Rijn", 158.000 stóp³., "Scania" 180.000 stóp³., istone" 220.000 stóp³., sh. 100/-, orzeszki ziemne. luty.

"Time- chartery".

1. "CEDARPOOL" - 10.400 TDW., sh. 20/6, jedna zachodnio-afrykańska podróż okrężna, dostawa Antwerpia, początek grudnia.
2. "PETFRANO" - 10.310 TDW., sh. 21/9, jedna podróż okrężna -- Indie/Pakistan/Daleki Wschód, dostawa Dunkierka, grudzień.
3. "MEMPHIS TOWN" - 8.640 TDW., sh. 20/6, podróż wyjściowa, dostawa Kilonia, grudzień, redostawa Palestyna.
4. "MARIETTA" - 9.860 TDW., sh. 20/6 na okres 4-7 miesięcy, dostawa Antwerpia, styczeń, redostawa W. Brytania/Kontynent/Northern Range albo Gulf.
5. "KOLONIUS" -/ex. Grado/ - motowowiec 8.200 TDW., sh. 22/-, podróż transoceaniczna, dostawa Kalkutta, grudzień/styczeń, redostawa W. Brytania/Kontynent albo Northern Range.

Lotniczy Rynek Frachtowy.

Baltic Exchange donosi o ożywieniu rynku lotniczego i to szczególnie na odcinku lotów pasażerskich. Poszukuje się dużych i ~~małych~~ średnich typów samolotów, jak np. DC-3. Frachtuje się jednostki na przewozy w różnych okresach 1951 roku w różnych relacjach, jak nprz. Stockholm - Montreal, Malmoe - Rzym - Malmoe i inne. W przewozach ładunków samolotami notuje się zgłoszenia ofert na przewóz lekarstw i materiałów szpitalnych z Karachi do Chittagongu, maszyn okrętowych z Anglii do Bombaju z przeładunkiem w Genui, penicyliny z Londynu do Mediolanu.

Zmiana stawek frachtowych na Daleki Wschód.

Konferencje żeglugowe Far Eastern Freight Conference, Philippines/Europi Conference i Japan Outward Freight Conference ustaliły zwyczaj stawek frachtowych z ważnością wsteczną od dn. 28.-go listopada 1950 r. Podwyżka ta dotyczy wszystkich przesyłek z portów europejskich i wynosi ca sh. 20/-.

Dalsza poprawka taryfy opłat przewiduje obniżkę range-u do portów Chin Płn. z sh. 40/- W/waga/ na sh. 20/- W., oraz z sh. 35/- M./miarą/ na sh. 18/- M.

Zwyczaj stawek do Kanady /"Transport" 48/50/.

Zapowiadana zwyczaj stawek frachtowych, jak podaje Canadian Continental Westbound Freight Conference, wejdzie w życie z dniem 1. lutego 1951 r. i będzie wynosiła ca 15%.

Zwyczaj stawek do Stanów Zjednoczonych /"Transport" 49 i 50/50/.

Konferencje Continental North Atlantic Westbound Freight Conference i Western Italy North America Conference zapowiadają wprowadzenie nowej zwyczajki stawek frachtowych z dniem 1 stycznia 1951 roku. Zwyczajka ta wynosić będzie przeważnie ca 15% i tylko nieliczne towary nie będą jej podlegały.

Zwyczaj stawek Hamburg/Brema - Londyn /"Transport" 49/50 i Włochy - Londyn /"Transport" 50/50/.

Trzy linie konferencyjne /Argo Reederei Richard Adler & Co. Brema, Hamburg - London Line A. Kirsten & Co. Hamburg i The General Steam Navigation Co. Ltd. - Londyn/ obsługujące połączenia między portami Hamburg/Brema a Londynem, wprowadzą nowe stawki frachtowe z dniem 1 stycznia 1951 r. Linie te postanowiły poza tym udzielać 10% rabatu od frachtu morskiego netto, pod zastrzeżeniem, że warunki ustalone przez konferencję zostaną dotrzymane.

Konferencja Western Italy Sicily - U.K. Conference, donosi o zwyczajki stawek frachtowych wynoszącej 15% i obowiązującej od dnia 1. stycznia 1951 roku.

Zwyczaj stawek z portów płn. Kontynentu do Izraela /"Transport" 49/.

Stawki frachtowe Konferencji Lewantynskiej dla połączeń z Izraelem zostaną zmienione z dniem 1. stycznia 1951 r. Przewiduje się przeciętną zwyczajkę o 10%.

Nowy typ statków do przewozów ropy i rudy /"Transport" 49/50/.

W Szwecji ukończono ostatnio budowę piątego statku, należącego do nowej serii jednostek o specjalnej konstrukcji i wielkości po 12.000 BRT. każda. Statki te są wyposażone w zbiorniki tankowe

wzdłuż burt, podczas gdy w środku ładowni znajdują się luki przystosowane do przewozu rudy. Eksploatowane są w ten sposób, że przewożą rudę żelazną z portu Narvik przez Rotterdam do Baltimore a w rejsie powrotnym zabierają z Curacao ropę naftową. Statki te posiadają również parę kabin pasażerskich.

2. Znakowanie i wysyłka żelaza kształtowanego i rur do Afryki Wschodniej /"Transport" nr. 47/50/.

W portach Afryki Wschodniej zdarzają się często trudności wynikające z nieprzestrzegania przepisów, dotyczących przesyłek żelaza kształtowanego i rur. Dla przypomnienia podajemy poniżej warunki, których należy przestrzegać przy przesyłce w.w. towarów.

Żelazo zbrojeniowe, prętowe, w sztabach i płytach o przekroju do 15 mm. oraz żelazo kształtowane, jeżeli przekrój sztuki wynosi do 10 cm. - mogą być zakrętowane tylko wtedy, gdy są mocno związane, dostatecznie znakowane farbą olejną i oprócz tego opatrzone w mocno przytwierdzone płytki metalowe z wytłoczoną cechą.

Rury o całkowitym przekroju wynoszącym do 5 cm., muszą być powiązane conajmniej w 3 miejscach mocnym drutem lub żelazną banderolą. Każda wiązka musi być opatrzona w mocno przytwierdzoną płytkę metalową z wytłoczonym numerem i cechą. Oprócz tego każda wiązka musi być trwale i wyraźnie oznaczona olejną farbą. Rury metalowe, azbestowe i gliniane o przekroju całkowitym, większym niż 5 cm., przesyłane luzem, muszą być w na każdej stronie oznaczone wyraźnie i trwale olejną farbą. Oprócz tego 5 sztuk z każdej partii musi posiadać metalowe płytki z wytłoczonym numerem i znakiem.

Jeżeli te przepisy nie będą przestrzegane przez załadowców, linie żeglugowe będą zmuszone wstawić do konosamentów klauzulę, zwalniającą statek od odpowiedzialności za wynikające z tego tytułu następstwa.

3. Nowe przepisy odprawy towarów w porcie Buenos-Aires /Transport 48/50/.

Do niedawna przesyłki nadchodzące do portu Buenos Aires bez dokumentów, mogły być przejęte przez odbiorcę, po złożeniu gwarancji bankowej. Ten przepis został ostatnio zmieniony i odbiorcy są zobowiązani do odbioru towarów najpóźniej w 15 dni po przybyciu statku, za przedłożeniem wszystkich obowiązujących dokumentów załadowczych, jak konosamenty, faktury handlowe i konsularne i t.d. W przeciwnym wypadku pobierane są opłaty karne.

4. Zmiana opłat za dozór w porcie Antwerpii. /Transport 48/50/.

W Obecnie obowiązujących w Antwerpii przepisach o opłatach za dozór - które przynoszą załadowcom poważne ułatwienia - wprowadzono pewne zmiany. A mianowicie: dla towarów łatwo za -

pałaych i nieopakowanych samochodów, obowięzuje taki sam okres składowania, wolny od opłat, jak dla towarów wartościowych..
Zwentalnie powstające specjalne wydatki /np. straż pożarna itd/ idą w ciężar towaru. Podwyższona stawka za partie, które po wyładaniu większej części towarów, muszą być osobno pilnowane, ze - staje w przyszłości stosowana dopiero poczwasz y od 5 dnia po wyładunku towaru.

5. Okresy składowania w polskich magazynach portowych.

W związku ze zdarzającymi się reklamacjami, wynikającymi z mylnego stosowania taryfy opłat za składowanie towarów w magazynach portowych, Zarząd Portu Gdańsk/Gdynia podaje właściwy sposób obliczania okresów składowych.

MAGAZYNY KROTKOTERMINOWE.

TOWAR W IMPORCIE; okres składowania liczy się od ostatniego dnia wyładowania ze statku całej partii towaru, a jeżeli wyładowanie zostało zakończone po godz. 15-tej od dnia następnego.

Dla towaru wychodzącego z magazynu na wagon, opłaty za magazynowanie przestają obowięzywać tylko za partie usunięte. Jeżeli wyładowanie nastąpiło po godz. 15-tej, opłaty za magazynowanie przestają obowięzywać od dnia następnego.

TOWAR W EKSPORCIE; dla towaru wyładowywanego z wagonu do magazynu, okres złożenia liczy się od dnia złożenia go na magazyn. Jeżeli złożenie danej partii towaru nastąpiło po godz. 15-tej, okres składowania liczy się od dnia następnego.

Opłaty za magazynowanie towaru w relacji magazyn - statek, przestają obowięzywać tylko za partie usunięte. Jeżeli wyładowanie z magazynu nastąpiło po godz. 15-tej, opłata przestaje obowięzywać od dnia następnego.

MAGAZYNY DŁUGOTERMINOWE.

Towar w imporcie i eksporcie - analogicznie jak w magazynach krótkoterminowych. Jeżeli towar składowany w magazynie I strefy zahaczył o następny okres opłat za magazynowanie, a następnie przed jego końcem został przeniesiony do magazynów II strefy /długoterminowe/, to w tych ostatnich nie płaci za dni zapłacone w magazynie I strefy.

6. Przesyłka towarów niebezpiecznych.

Uchwała Prezydium Rządu z dnia 4 października 1950 r. oraz zarządzenia Ministerstwa Sęglugi z dnia 27 października 1950 r. dotyczące przesyłek towarów niebezpiecznych, przechodzących przez porty polskie, ustalają i precyzują rozgraniczenie odpowiedzialności za czynności wykonywane na tym odcinku przez przedsiębiorstwa usługowe i organy bezpieczeństwa, działające na terenie portów.

Celem właściwego opracowywania tych transportów oraz wyeliminowania jakichkolwiek możliwości powstania nieszczęśliwych wypadków, ustalono wytyczne współpracy Centrali Handlu Zagranicznego, spedytora i innych zainteresowanych instytucji. Wytyczne te podajemy poniżej.

- I. Centrale Handlu Zagranicznego, kierujące do portów materiały niebezpieczne, przeznaczone na eksport winny:
 1. spowodować, żeby opakowanie towarów niebezpiecznych:
 - a. było szczelne i wykluczające wszelką możliwość wydostania się na zewnątrz jego zawartości,
 - b. było dostosowane do właściwości materiału i dostatecznie odporne na wpływy zewnętrzne i wewnętrzne, wynikające z czynności wykonywanych przy przewożeniu, przeładunku i magazynowaniu.
 - c. zawierające materiały niebezpieczne oraz środki służące do ich przewożenia, jak: cysterny kolejowe i samochodowe, wagony kolejowe, samochody, butle do gazów itp. były zaopatrzone w napisy określające cechy zawartego materiału i podające zasadnicze środki ostrożności przy manipulowaniu oraz ogólnie stosowane znaki ostrzegawcze.
 2. spowodować, ażeby dokumenty przewozowe dotyczące materiałów niebezpiecznych, jak: listy przewozowe, listy przekazowe, konosamenty żeglugi śródlądowej oraz awizy wysyłkowe były oznaczone naklejkami lub pieczętkami ostrzegawczymi i zaopatrzone uwagami wskazującymi na niebezpieczne cechy materiału. W braku odpowiednich naklejek lub stempli ostrzegawczych, uwagi odnoszące się do niebezpieczeństwa materiałów, winny być podkreślone czerwonym ołówkiem.
 3. spowodować, ażeby wyjście towaru niebezpiecznego do portu było awizowane telegraficznie, bezwzględnie w tym samym dniu z podaniem uwagi w depešy: "towar niebezpieczny". Jest to konieczne, gdyż sama nazwa handlowa nie zawsze orientuje w rodzaju towaru, a poza tym ekspedytor musi 24 godzin wcześniej powiadomić Zarząd Portu o spodziewanym nadejściu towarów niebezpiecznych.

Przy towarach przewidzianych w imporcie:

4. spowodować, ażeby wyjście przesyłek niebezpiecznych z portów załadowczych było w każdym wypadku awizowane telegraficznie przez załadowców do odpowiednich placówek Hartwiga z podaniem uwagi: "niebezpieczne".
5. podawać w zleceniach zasadniczych i dodatkowych:
 - a. dokładne określenie nazwy handlowej towaru
 - b. określenie specjalnych właściwości chemicznych i fizycznych materiałów, ewentualnie ogólne określenie: "materiał niebezpieczny". W braku odpowiednich stempli lub naklejek

ostrzegawczych, uwagi dotyczące właściwości towarów, należy podkreślić czerwonym ołówkiem.

c. rodzaj opakowania, znaki oraz napisy ostrzegawcze.

Uwaga: każdy towar, przy którym nie będą zastosowane wyżej podane środki ostrożności i co do którego nie uwzględnia się ostrzeżenia w formie uwag, podkreślonych czerwonym ołówkiem, względnie w formie naklejek i stempli ostrzegawczych, będzie uważany za niewymagający zachowania specjalnych środków ostrożności.

Odnosnie opracowywania na terenie portów przesyłek wagonów - cystern z towarami łatwopalnymi lub trującymi oraz wagonów z materiałami wybuchowymi i niebezpiecznymi, należy stosować następujące środki ostrożności:

1. W zleceniach na przeładunek dla Zarządu Portów ekspedytor oprócz handlowej nazwy towaru, winien podać jego właściwości fizyczne lub chemiczne - np. materiał łatwopalny, trujący, parzący lub t.p., względnie podać ogólne określenie jak: "niebezpieczny" podkreślone czerwonym ołówkiem.
2. W zleceniu należy również podać dokładny termin podstawienia wagonu na miejsce rozładunku oraz godzinę rozpoczęcia rozładunku.
3. W zleceniu na przeładunek należy żądać skierowania na miejsce podstawienia wagonu, na oznaczoną godzinę Straży Obiektów Portów i ewentualnie Portowej Straży Pożarnej.
4. Obowiązek zawiadomienia Komendy P.S.P. oraz komandy S.O.P. spoczywa na Zarządzie Portu.
5. Przy podstawieniu wagonów na miejsce wyładunku musi być obecny przedstawiciel ekspedytora, przedstawiciel P.E.F., strażnik S.O.P. i/wzgl. funkcjonariusz P.S.P., ekspedient Zarządu Portu oraz przedstawiciel B.E.P., którzy wspólnie sprawdzają stan zabezpieczenia wagonu oraz plomby.
6. Przejęcie wagonów przez ekspedytora od P.K.P. odbywa się przez potwierdzenie R-12, a zdanie wagonów przez potwierdzenie R-13.
7. Przekazanie wagonów przez ekspedytora czynnikom ochronnym /S.O.P., P.S.P./ odbywa się protokólnie. Protokół podpisują: ekspedytor jako strona zdająca i przedstawiciele S.O.P. lub P.S.P., ekspedient i referent B.E.P. - Zarządu Portu, jako strona przejmująca pieczę nad wagonami.
8. W wypadku stwierdzenia zewnętrznych uszkodzeń wagonów, braku plomb i t.p. rozładunek wagonów może nastąpić jedynie i wyłącznie w obecności przedstawicieli P.K.P.
9. Przy wagonach bez uszkodzeń i przy nienaruszonych plombach przekazanie i przejęcie odbywa się protokólnie - jak w.w. Otwarcie wagonu odbywa się w obecności przedstawiciela P.K.P., przedstawiciela ekspedytora oraz czynnika ochronnego.

10. Przy stwierdzeniu w czasie rozładunku wagonów braków lub uszkodzeń, rozładunek należy przerwać i wezwać przedstawiciela P.K.P. dla sporządzenia protokołu handlowego.
11. Po zakończonym rozładunku:
 - a. wagony kryte po wyczyszczeniu ich przez Zarząd Portu, przejeżdża P.K.P. do dalszej manipulacji,
 - b. przy wagonach - cysternach Zarząd Portu zabezpiecza włązy i kurki drutem a przedstawiciel ekspedytora zakłada plomby i nadaje wagony na Ekspedycję Towarową.
12. Przez cały czas postoju wagonów na miejscu przeładunkowym, opiekę nad nimi sprawują organy ochronne /SOP, PSP/.
13. Przy towarach niebezpiecznych nadchodzących w imporcie, obowiązują te same zasady przy wydawaniu zleceń na przeładunek, a przy samym przeładunku muszą być obecni wszyscy wyżej wymienieni przedstawiciele Zarządu Portów, ekspedytora, S.O.P., i P.S.P.
14. O ile towar niebezpieczny ma być magazynowany w porcie, to należy go przewieźć do magazynu wskazanego przez Zarząd Portu.
15. Przy przeładunku materiałów niebezpiecznych ze statku do wagonu dla dalszej wysyłki w głąb kraju, należy stosować się do przepisów kolejowych. Przy przeładunku tym winni być obecni wszyscy w.w. przedstawiciele przedsiębiorstw usługowych i organów ochronnych.
16. Przez cały czas postoju wagonów z ładunkiem na terenie nabrzeży portowych - do momentu zabrania wagonów przez P.K.P. opiekę nad nimi sprawują organy ochronne /SOP i P.S.P./.

Poprawka w definicji czystego konosamentu. - 7.

Na zebraniu Międzynarodowej Izby Morskiej, które się odbyło w Londynie dn. 17. X. 1950 r. zapadła uchwała, dotycząca definicji czystego konosamentu, która w wolnym tłumaczeniu brzmi jak następuje:

" Międzynarodowa Izba Morska została poinformowana o trudnościach powodowanych przez niektóre banki, na skutek klauzul i uwag w konosamentach.

Izba całkowicie popiera następującą poprawkę w odniesieniu do przepisów regulujących kredyt dokumentowy /Documentary Credits/, ustaloną przez Międzynarodową Izbę Handlową - Komisję Techniki i Praktyki Bankowej:

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

Uwaga: konosamenty nie mogą być uważane za nieczyste, nawet w tych wypadkach, o ile zawierają klauzule, które nie stwierdzają zdecydowanie, że towary względnie ich opakowanie jest niezadawalające, a sugerują jedynie podejrzenie w tym kierunku, np. skrzynie lub bębny używane i t.d., względnie które podkreślają, że armator nie jest odpowiedzialny za ryzyka związane ze specyfikacją - naturą towaru lub opakowania, względnie które zrzucają z armatora odpowiedzialność za te elementy, które mu są nieznane, a więc za wartość, wagę, objętość, jakość lub techniczne właściwości towaru.

Izba nałaga na wprowadzenie w życie wyżej wymienionej poprawki w terminie możliwie najszybszym i na podjęcie wszelkich niezbędnych kroków w kierunku podania do wiadomości tej poprawki wszystkim zainteresowanym."

8. Konosament "shipped" i "on board".

Należy pamiętać, że określenie "shipped bill of lading" oznacza to samo co "on board bill of lading" i odwrotnie - "on board B/L" jest wyrażeniem amerykańskim i odpowiada angielskiemu "shipped B/L". Stwierdza to J. Kunert w swoim podręczniku - "Tranzakcje w handlu morskim" - str. 441 - oraz szeregu autorów zagranicznych, między innymi G.M. Schmitthoff - "The Export Trade" - str. 272, który pisze:

" A "shipped" bill is sometimes called an "on board" bill, particularly in U.S.A. United Kingdom business men living in the United States of America usually call for an "on board ocean bill of lading" if they wish to get a "shipped bill of lading".

" Konosament "shipped" jest czasem nazywany konosamentem "on board" - szczególnie w Ameryce. Kupcy w Zjednoczonym Królestwie nabywając towar w U.S.A. zwykle żądają wystawienia konosamentu oceanicznego "on board", jeżeli chcą dostać konosament "shipped".

Toteż dopisywanie słów "on board" na konosamencie typu "shipped" - jest niepotrzebne. Tak samo zbędne jest dopisywanie na konosamencie typu "shipped" słów "clean on board" - gdy akredytywa żąda "clean on board bill of lading". Żądanie to oznacza bowiem, że ma być przedstawiony czysty konosament typu "shipped". Dopisanie na konosamencie słowa "clean", bynajmniej nie czyni go "czystym", jeżeli są wpisane zastrzeżenia odnośnie stanu towaru lub opakowania.

Ponieważ takie niepotrzebne dopiski stanowią jedynie dowód, że osoba wystawiająca konosament nie zna fachowej terminologii w handlu morskim i słabo orientuje się w dokumentach, w szczególności jeżeli chodzi o konosamenty, wobec tego należy ich unikać, a osobom domagającym się takich dopisków zwracać uwagę na absurdalność żądania.

Należy jednak zawsze sprawdzić treść konosamentu, gdyż nie wszystkie konosamenty zawierające słowo "shipped" w tekście, są konosamentami typu "shipped" Np. konosament zawierający następujący tekst, nie jest konosamentem typu "shipped":

"Shipped by on board the s.s.
lying in this port, or on board the ship which is to take its
place or to follow next for shipment to"

"Załadowany przez na pokład s.s.
stojącego w tym porcie lub na pokład następnego statku, który
wejdzie na jego miejsce, lub jeszcze późniejszego".

/Konosament "Koninklijke Federlandsche Stoomboot Maatschappij/.

Na konosamencie takim należy zamieścić klauzulę następującej treści, aby zrobić z niego prawdziwy konosament "shipped" lub "on board":

Shipped on board the s.s. /nazwa statku/
the /data załadunku/

/-/ Podpis kapitana statku

Zwracamy również uwagę, że wyrażenie " on board" nie oznacza " na pokładzie", jak to się nieraz mylnie tłumaczy, lecz "na statku" lub "na statek". Na pokładzie oznacza po angielsku "on deck". Np. towar załadowany do ładowni - pod pokładem statku "Lech", znajduje się " on board the steamer "Lech".

9. Kontenery i ich znaczenie w transporcie.

W każdej dziedzinie gospodarki transportowej, bez względu na środek lokomocji, na plan pierwszy wysuwa się troska o ładunek, o jego spranny, szybki i bezpieczny przekazunek i przewóz, przeprowadzony ku pełnemu zadowoleniu obu stron kontraktujących, a więc sprzedawcy oraz odbiorcy. Uwaga przewoźnika koncentruje się więc na zapewnieniu towarom optymalnych warunków transportu, zabezpieczających przed czynnikami zewnętrznymi, jak np. zmiany atmosferyczne, uszkodzenia, kradzież, a równocześnie stwarzających jaknajniższe koszty. Poważną pozycję tego zagadnienia stanowi problem opakowania towarów przesyłanych drogą lądową, morską lub powietrzną. Zagadnienie to jest właściwie stale opracowywane przez czynniki zainteresowane, gdyż postęp techniczny stwarza z jednej strony nowe wymagania odnośnie opakowań, a z drugiej strony nowe możliwości konstrukcji samego opakowania.

W prasie krajowej, w roku bieżącym omawiany był parokrotnie, szeroko stosowany w ostatnich czasach zagranicą, system przesyłania towarów w kontenerach /t.j. w pojemnikach względnie zasobnikach/. Do zagadnienia tego powracamy raz jeszcze, ze względu na poważne udogodnienia jakie stanowi w transporcie oraz na coraz szersze stosowanie kontenerów w obrotach międzynarodowych.

Jako kontener uznane jest wszelkiego rodzaju opakowanie, które łączy w jedną jednostkę przewozową mniejsze przesyłki towarowe. Kontenerem może być metalowa, drewniana lub tekturowa skrzynka, zawierająca większą ilość drobnych paczek względnie

towaru luzem. Może też być większa skrzynia, zawierająca cięższe towary, jak np. części maszyn. Opakowania te muszą być dostosowane do przepisów o kontenerach, obowiązujących w danym kraju względnie w obrocie międzynarodowym. W najszerszym tego słowa znaczeniu, kontenerem można nazwać wóz-przyczepkę idący z fabryki sprzedawcy do miejsca przez - naczynia, a nawet wagon kolejowy, dowożący towar z miejsca wysyłki do odbiorcy - np. z Polski promem do Szwecji. Koleje niemieckie popagują specjalny rodzaj kontenerów t.zw. Collico-Transportkisten, zrobionych z lekkich metali o wymiarach ściśle określonych dla kilku egzystujących typów - np. typ AC 51 - wymiary 100 x 50 x 50 cm., zawartość 0,250 m³ lub 250 lt. Są one przystosowane do przewozu towarów stałych lub płynów. Stanowią własność kolei i można je wynajmować na jedną podróż lub na dłuższy okres czasu. Znacznym udogodnieniem jest fakt, że nawet na jeden przewóz można je użytkować stosunkowo długi okres czasu - 20 dni, tak że praktykuje się składanie towaru w fabryce wprost do kontenera, a po przewozie bezpośrednio z niego rozsprzedaż.

Kontenery mogą być zbudowane z różnych materiałów, jak drewno, metale lekkie, masy plastyczne. Stosuje się często typ kontenera składanego celem zmniejszenia kosztów frachtu powrotnego.

Przy ustalaniu typów kontenerów nieskładanych, wysunięto projekt zbudowania szeregu skrzyń o wielkości stopniowo się zwiększającej, tak aby w czasie reeksportu w największą pakować coraz to mniejsze. Dla ułatwienia manipulacji kontenery powinny być zaopatrzone w odpowiednie uchwyty lub pętle. Konstrukcję ich charakteryzuje przede wszystkim wielka odporność na działanie zewnętrznych czynników.

Nie można generalizować pojęcia kontenera, jako jedynego rodzaju wszędzie dającego się zastosować i używać opakowania. Warunki konstrukcji kontenera kształtują się w zależności od całego szeregu elementów, gdzie przede wszystkim należy zwrócić uwagę na następujące:

- a/ na rodzaj przewożonych towarów i ich podatność do przerzutu w kontenerach,
- b/ ilość masy towarowej przeznaczanej do przerzutu w kontenerach,
- c/ na rodzaj stosowanych środków transportowych, np. samochód, samolot, statek, wagon i ich wzajemną korelację,
- d/ na kształtowanie się kosztów przeładunku przy przesyłce towarów w kontenerach lub bez.

Przewóz towarów w kontenerach ułatwia pracę przewoźnika i spedytora, a nadto wysuwa szereg dalszych korzyści dla samego towaru, oraz dla kontrahentów. Pozwala na przyśpieszenie obrotu towarowego przez zmniejszenie ilości manipulacji przeładunkowych, uproszczenie sztamerki i sortowania na magazynach składowych. Wpływa to równocześnie na niższe koszty przeładunku, transportu i magazynowania, a ze względu na mniejsze ryzyko kradzieży i uszkodzeń również na koszty ubezpieczenia.

Aby dokładnie zorientować się w zagadnieniu transportu kontenerami należy najpierw poznać warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać kontenery. Konstrukcję kontenerów rozpatrywać można z dwóch punktów widzenia, a więc za względu na dostosowanie do środka komunikacji oraz do rodzaju towaru. Inny będzie kontener przeznaczony do przewozu towaru morzem, a inny do przewozu samolotem czy samochodem. Np. przy transporcie lotniczym kontenery winny być jak najlżejsze ze względu na ograniczoną nośność samolotu. Przy przewozach morzem kontenery winny być wodoszczelne, wytrzymałe na ucisk i dostosowane do wielkości luku statku. Dążeniem ~~wieloletnich~~ tak ~~Z. S. I. T. A. S.~~ jak i krajów zachodnich jest stworzenie jednolitego typu kontenera, dostosowanego dla paru środków transportowych lądowo-wodnych. Typ kontenera samolotowego, z natury rzeczy musi znacznie odbiegać od obydwu poprzednio wymienionych. Ze względu na wymogi towaru dzielimy kontenery na specjalne - przeznaczone do przewozu towarów specyficznych, np. wyroby chemiczne, towary wysokowartościowe, oraz na ogólne, w których można komasować różne rodzaje towarów.

Pozatym stosuje się podział kontenerów ze względu na ich -- nośność: na wielkie i małe. To skądinąd szerokie pojęcia, są w poszczególnych krajach, przedsiębiorstwach przewozowych i t.p. określone ścisłymi cyframi. Za małe kontenery uważa się przeważnie takie, które łącznie z zawartością nie przekraczają wagi 15 tony. Waga wielkich sięga nawet do 100 ton.

Kontenery mogą stanowić własność producenta - fabrykanta i pozostawać w jego wyłącznej gestii lub mogą należeć do przedsiębiorstwa transportowego, które oddaje je do użytku swojemu klientowi na zasadach z góry ustalonych. Dla przykładu podamy, że niektóre towarzystwa żeglugowe stawiają do dyspozycji klientów kontenery, za używanie których nie pobierają żadnych opłat. Bezpłatny jest również przewóz powrotny pustych kontenerów. Niektóre konferencje żeglugowe opracowały specjalne przepisy, dotyczące transportu kontenerów. I tak France North Africa Navigation Conference ustaliła opłaty frachtowe oraz techniczne specyfikacje, regulujące przewóz towarów w kontenerach. Przepisy te są bardzo dokładne - podamy kilka ważniejszych punktów:

1. opłata za fracht przy przesyłce zbiorowej obliczona jest za towar zawarty w 1 kontenerze, a podlegający najwyższej stawce, przyczym ustala się pewne minimum.
2. za przesyłkę zwrotną pustych kontenerów oblicza się niższą stawkę frachtową,
3. kontenery muszą być zbudowane tak mocno, aby znosiły obciążenie do 5 ton, muszą być wodoszczelne i nadawać się do przeładunku wincami okrętowymi,
4. kontenery muszą być wysokie do 1,80 m. - szerokie do 1,50 m, a załadowane nie mogą ważyć więcej niż 3.000 kg.

Po nadejściu przesyłki do miejsca przeznaczenia, wysuwa się problem reekspedycji kontenerów. Jeżeli kontener jest własnością prywatnego przedsiębiorcy, to reekspedycja względnie zdobycie ładunku powrotnego, leży w jego wyłącznej gestii. Jeżeli jest własnością przedsiębiorstwa transportowego, dysponowanie nim jest

znacznie ułatwione. W obydwu wypadkach problem reekspedycji jest rozwiązany, gdy zbędzie się przesyłką powrotną. Niekiedy kontener musi wracać pusty i tu w zależności od wolnego miejsca w ładowni, zabiera się go natychmiast lub czeka na następną okazję. Dlatego też łatwiejsza jest wysyłka zwrotna kontenerów składowanych, zajmujących o wiele mniej miejsca. Zająć może jeszcze następujący wypadek: np. statek zabiera pusty kontener z portu docelowego B, a w porcie pośrednim C, celem racjonalnego wykorzystania ładowni ładuje go towarem przeznaczonym do portu A - skąd kontener pochodzi. Gorzej przedstawia się sytuacja, o ile towar ładowany w porcie C nie może zostać złożony do kontenera - ze względu na rodzaj. Wówczas kontener traci czas, czekając w porcie wyładowniczym B, lub wyładowany jest w porcie pośrednim C. Zrozumiałe jest, że czas stracony przez kontener na oczekiwanie transportu, zwiększa koszty jego eksploatacji.

Wogóle problem kosztów jest najbardziej drażliwym zagadnieniem w akcji rozpowszechniania kontenerów. Przeciwnicy wysuwają całe szeregi zarzutów, stwierdzających nierentowność używania kontenerów. Bliższa jednak analiza wykazuje, że zarzuty te są niesłuszne, gdyż suma korzyści uzyskiwanych przy zastosowaniu kontenerów, równowagi powstające z tego tytułu koszty. Przy ładunkach przesyłanych kontenerami ogólnie stosuje się następujące warunki płatności frachtu:

- a. za kontenery załadowane fracht oblicza się od wagi samego towaru,
- b. za kontenery puste fracht powrotny jest znacznie niższy a nawet niekiedy bezpłatny,
- c. przy przesyłkach zbiorowych oblicza się stawkę frachtową, według towaru najwyższej baryfikującego w danym kontenerze, z tym jednak, że ustalone jest pewne minimum.
- d. dopłata za sztuki ciężkie o wadze 2.000 - 3.000 kg. nie znajdują zastosowania dla kontenerów.

Zniżkę kosztów uzyskuje się również przy manipulacjach przeładunkowych, przynoszących jednocześnie oszczędność czasu. Dzięki zastosowaniu kontenerów, robotnicy przy przeładunku nie przerzucają np. 20 paczek, a przesuwają jedynie jedną skrzynię. Czas przeładunku skraca się wyrażnie, na co wskazuje najlepiej porównanie zdolności przeładunkowej przy małych kolach, przesyłanych luzem lub w kontenerze. Dla przykładu podamy, że w pierwszym wypadku w ciągu 45 minut przeładowano jedynie 20 ton towaru, zaś w drugim w tym samym czasie przeładowano 12 kontenerów, zawierających ca 100 ton towaru.

Jak już zaznaczyliśmy poprzednio, kontenery rozpowszechniły się na całym świecie, znalazły zastosowanie w każdej dziedzinie transportu, a warunki ich używania zostały uregulowane przez odpowiednie komórki nadrzędne. W Paryżu powstało Międzynarodowe Biuro Kontenerów, które łącznie z Międzynarodową Unią Kolejową opracowuje przepisy, dotyczące warunków technicznych jakim muszą odpowiadać kontenery dopuszczone do międzynarodowego obrotu. Państwa, które należą do Międzynarodowej Unii Kolejowej, sto -

sują specjalne taryfy kolejowe przewozu kontenerów. Instrukcje dotyczące transportu towarów w kontenerach są bardzo szczegółowe. Podają dokładnie typy kontenerów, sposoby obliczanie frachtu za przewóz, spis towarów dopuszczonych do przewozu kontenerami, sposób przeprowadzania odpraw celnych, tabele opłat celnych za kontenery i towary nimi przewożone. Instrukcje takie zostały wydane dla następujących państw: Belgia, Francja, Niemcy Zachodnie, W. Brytania, Włochy, Norwegia, Holandia, Portugalia, Rumunia, Czechosłowacja i Szwajcaria.

Koleje Zagłębia Sary zawarły w bieżącym roku umowę z kolejami Francji i Niemiec odnośnie przewozu kontenerami, będącymi własnością kolei. Opłata frachtu następuje tylko za wagę towaru, zawartego w kontenerze - przyczym ustalono pewne minimum. Na kolejach Sary minimum towaru zawartego w kontenerze ustalono na 200 kg. Koleje Niemieckie uzależniają minimum od rozmiaru kontenera, a więc: dla kontenerów o pojemności 1 m³ = 100 kg. towaru, 2 m³ = 250 kg., a 3 m³ = 500 kg. Opłata za używanie kontenera, stanowi pewien określony procent normalnego frachtu, zależny od długości przebytej trasy. W miarę zwiększenia się ilości przebytych kilometrów, procent ten maleje.

W Polsce przewóz towarów w kontenerach określony został w Taryfie Towarowej Polskich Kolei Państwowych - Część I-B 1950 r. Przyjęto ogólnie obowiązujące przepisy dla przewozu towarów, z tym zastrzeżeniem, że przewoźne oblicza się od wagi rzeczywistej towarów załadowanych do kontenera. Taryfa określa dokładnie warunki przewozu towarów w kontenerach / np. terminy zamówienia, odesłania i t.p. / oraz sposób wypełnienia listu przewozowego.

Międzynarodowe Biuro Kontenerów, o którym wspomnieliśmy powyżej odznacza się specjalną aktywnością. Oprócz wydawania czasopisma "Containers", Biuro to przepracowuje wszelkie zagadnienia związane z używaniem kontenerów. I tak np. na rocznym zebraniu, które się odbyło w czerwcu r.b., omawiano problem wprowadzenia jednolitego regulaminu dla międzynarodowego przewozu kontenerów kolejami i określenia norm konstrukcyjnych wymaganych do załatwienia formalności celnych w międzynarodowym ruchu kolejowym i samochodowym. Nad tymi zagadnieniami pracuje szereg Komisji i Podkomisji, które mogą się poszczycić poważnymi osiągnięciami nad spopularyzowaniem używania kontenera. Na zebraniu Komisji Technicznej i Komisji Handlowej, na wiosnę r.b., omawiano przewóz środków żywnościowych kontenerami. Postanowiono przeprowadzić w tym kierunku szereg doświadczeń jako przewóz świeżych jarzyn z Francji do Anglii i owoców cytrusowych z Afryki Północnej do Francji w kontenerach umożliwiających dostęp powietrza oraz przewóz świeżych czereśni z Francji do Anglii w wagonach - chłodniach. Rezultaty tych eksperymentów miały być przepracowane w jesieni r.b. Równocześnie omawiano kwestię transportu towarów w kontenerach do U.S.A., gdzie kontenery pochodzenia nieamerykańskiego są dopuszczone jedynie wówczas, gdy zostaną celone przy wwozie do U.S.A. Podjęto odpowiednie kroki, celem zmiany tego systemu celowania.

W październiku r.b. odbyło się zebranie Komisji Technicznej, podczas którego zatwierdzono określone warunki regulujące ce transport lądowy, wodny i powietrzny towarów niebezpiecznych w różnych krajach.

Należy jeszcze podkreślić, że szwajcarski związek "Verkehrshaus der Schweiz" postanowił urządzić wystawę kontenerów w kwietniu 1951 roku w Zurychu. Wystawa ta ma się odbyć w ramach konferencji rzeczoznawców kontenerów, którzy opracowują nowe przepisy dla europejskiego transportu kontenerami i ma umożliwić zainteresowanym przestudiowanie różnych typów kontenerów.

Tych parę przykładów może potwierdzić twierdzenie, że kontenery znajdują coraz większe uznanie i coraz częstsze zastosowanie w transporcie międzynarodowym. Równocześnie może zwrócić uwagę czynników zainteresowanych na możliwości wprowadzenia kontenerów w transporcie polskim, gdzie są dotychczas niestety bardzo mało używane.

10 - O równomiernej obsłudze transportu morskiego /"Morskiej Floty"
nr. 10/ 50

Intensywność przewozu masy towarowej flotą morską w zasadzie zależy od zdolności przepustowej portów, a ta przy niezmiennym ich technicznym wyposażeniu, zależy od równomierności obrotów. A więc intensywność przewozu zależy od jego równomierności.

Ponieważ transport morski obsługuje tylko jedną część przewozu a inne rodzaje transportu obsługują odcinki sąsiednie, zagadnienie równomierności obrotów może być rozwiązane tylko przy współpracy wszystkich czynników zainteresowanych przewozem. Naturalnie takie zadanie wymaga ścisłego przestrzegania periodyczności przez wszystkich biorących udział w obsłudze transportu. Pozwala na najekonomiczniejsze wykorzystanie taborów wszelkich przedsiębiorstw przewozowych, szczególnie morskich.

Naprzykład: towar wysyłany bez uzgodnienia tego z portem i żeglugą, zawala magazyny i place składowe i utrudnia pracę portu przez kongestie i utrudnia pracę portu przez kongestie i następujące po nich opustoszenia portów. Należy więc dążyć do wprowadzenia równomiernej dostawy i odbioru towaru z i do portów. Współpracować tutaj musi dostawa i odbiór towaru ze strony lądu i ze strony morza. Głównie jednak należy wprowadzić periodyczność w pracę żeglugi.

Obecnie flota najczęściej idzie za towarem. Powinno się to ściślej powiązać tak, aby równocześnie towar szedł za flotą. Do rozwiązania tego zagadnienia przyczynić się może ustalenie linii żeglugowych, zależnych od kierunków ruchu towarów, a następnie obsługi w ścisłych terminach, do których towar musi się dostawać. Tylko ten system może dać następujące korzyści: powiązanie pracy floty z pomocniczym transportem, skrócenie czasu przewozu towarów, racjonalne wykorzystanie statków, wykrycie ukrytych rezerw, niżenie kosztów własnych i powiększenie przewozów.

