

# BIULETYN

## EKONOMICZNY C. HARTWIG S. A.

Redakcja i Administracja: Gdynia, Rotterdamska 3 - Tel. Centrala wewn.: 19-31 - 19-37 - S. S. W. I.  
Wydawca: C. Hartwig S.A. Oddz. Morski

Tylko do użytku służbowego - bez prawa publikacji



Numer: IV

Gdynia, dn. 20. kwietnia 1951r.

L. p.	T r e ś ć	Strona
1.	Biuletyn Rynku Frachtowego	1
2.	Przepisy znakowania przesyłek do USA	3
3.	Przepisy znakowania do Brazylii	8
4.	Przedłużenie terminu ważności licencji importowych w Brazylii	8
5.	Przepisy zakładowe do Argentyny	9
5.	Nowe przepisy dla przesyłek do Zach. Afryki	9
7.	Dokumentacja importu szwajcarskiego	10
8.	Legalizacja dokumentów konsularnych do Urugwaju	10
9.	Międzynarodowe znaki kodowe w transporcie towarów niebezpiecznych	10
10.	Transport kłopotliwych się artykułów żywnościowych	11
11.	Tranzyt z Czechosłowacji do Chin via Z.S.R.R.	12
12.	Kilka uwag na temat usprawnienia i przyspieszenia międzynarodowego transportu kolejowego	12
13.	Zamknięcie ruchu drogowego na odcinku Giurgiu - Ruse	13
14.	Zwyżka ogólnej taryfy przewozowej w Francji	13
15.	Przesyłki wagonowe do Turcji	14
16.	Opakowanie w transporcie lotniczym	14
17.	Uwagi dotyczące usprawnienia przerzutu masy towarowej w porcie	16



## 1. Biuletyn rynku frachtowego.

/"Fairplay" nr. 5.540 - "Lloyd Anversois" nr. nr. 49.  
540 - 49.546 - "Daily Freight Register" nr.nr. 16.717  
- 16.723 /.

### Wiadomości ogólne:

Na rynku frachtowym w ciągu ostatnich dwóch tygodni w dalszym ciągu panuje duży popyt na tonaż, tym bardziej, że dla wielu relacji stawki utrzymują tendencję zwykłą. Poszukiwany jest tonaż wolny na podróże z końcem czerwca. Jednak ogólna ilość zczarterowanych jednostek uległa zmniejszeniu i to przede wszystkim na przewozy węglowe do Europy oraz na zboże z Gulu i Płn. Pacyfiku do W. Brytanii. Brak nowych kontraktów na fosfaty i siarkę mimo, że nadchodzą oferty na transporty.

Tonaż trampowy jest nadal bardzo poszukiwany i nie pokrywa całego zapotrzebowania. Zgłasza się jego brak na rynkach Dalekiego Wschodu i Płn. amerykańskim. Stawki utrzymują się na wysokim poziomie.

W sekcji "time-charterów" czarteruje się przede wszystkim tonaż na podróże wyjściowe do Australii, gdzie m. inn. notuje się stawkę sh. 49/- za tonę. Notuje się również ciekawą pozycję wzięcia 1 jednostki w "time-charter" z La Platy po stawce sh. 45/- za tonę - dostawa zwrotna Londyn via Szwecja.

### Rynek europejski:

Na rynku europejskim panuje duże ożywienie. Notuje się liczne zczarterowania we wszystkich niemal relacjach. Timber Controll zatrzymał tonaż na przewóz drzewa z Finlandii do Grimsby. Zczarterowano małą jednostkę z W. Brytanii do Dieppe po stawce sh. 14/- - kwiecień. Donosi się o nowych czarterach na węgiel z Rotterdamu do Zach. Włoch po stawce sh. 42/- koniec marca/początek kwietnia, przyczym stawka lekko zwyżkuje /o sh. 4/6/, zaś wg. ostatnich meldunków kwotowano stawkę sh. 45/- za trzy jednostki na warunkach f.i.o. z Rotterdamu do Palermo -kwiecień/maj. Kontynent interesuje się tonażem na przewozy nawozów sztucznych z Antwerpii do Grecji kwotując stawkę sh. 60/- na warunkach f. i.o. Poszukuje się dalszych wolnych jednostek na tych samych warunkach. Zczarterowano jednostkę na przewóz bauksytów z Dubrownika do Rotterdamu - kwiecień.

Polscy załadowcy poszukują wolnego tonażu na transport węgla z Górnisk do Buenos Aires, oferując stawkę sh. 150/-. Na rynku europejskim nadal czarteruje się jednostki na podróże transatlantyckie na przewóz koksu i węgla małym i średnim tonażem. Stawka za transport z Sibeniku do Japo - nii wynosi \$ 4.25 - kwiecień. Potrzebny jest wolny tonaż na cukier w workach z Hamburga do Basry na kwiecień/maj po stawce \$ 6.25 na warunkach f.i.o. + sztauerka, oraz na trans-

part nawozów sztucznych w workach w Rotterdamie do Charlestonu. Antwerpia zgłasza ładunek szyn kolejowych i innego sprzętu oraz taboru kolejowego na przewóz do Trujillo Ciudad oraz do innych portów na Kubie. Fracht płatny ryczałtem.

Z rynku Morza Czarnego donoszą o lekkiej niższej stawce. Przed dwoma tygodniami kwotowano sh. 84/5 -- mały statek turecki do W. Brytanii na maj, ostatnio kwotowana stawka wynosi sh. 81/3 również na maj. Zgłasza się ciągle zapotrzebowanie na wolny tonaż na przewozy zboża do W. Brytanii.

Na rynku śródziemnomorskim panuje obecnie niekorzystna sytuacja dla charterowców, gdyż z jednej strony brak wolnego tonażu, z drugiej strony armatorzy wykazują daleko idącą rezerwę i nie chcą zawierać żadnych nowych czarterów.

### Rynek afrykański:

Zakładowcy z północnego rynku afrykańskiego powtórzyli stawkę sh. 74/5 za przewozy jęczmienia z Algieru do W. Brytanii. Stawka za sól z Tunisu do Japonii wynosiła \$ 21.- - czerwiec/lipiec. Poszukuje się wolnego tonażu na transport fosfatów 9.000 ton z Casablanki do Cape-Town oraz do Dublina - kwiecień/maj. Stawki za przewozy rud z póln. Afryki nadal kształtują się korzystnie dla armatorów.

Na rynku półafrykańskim czarteruje się tonaż na przewozy węgla w różnych relacjach. Między inn. podaje się o czarterze statku na węgla do Danii - Kopenhagi - sh. 142/3 - maj/czerwiec, koksu z Durbanu do Jugosławii - maj/czerwiec albo lipiec. Wzrosła również ilość czarterowań na transport rud, jak np. z Lourenço Marquez do Montrealu - \$ 15.- na warunkach f.i.o., oraz drugi ładunek do St. Zjednoczonych po stawce \$ 17.- 10.000 ton f.o.b. + trymerka, czerwiec, 9.000 ton surówki z East London do San Francisco po stawce \$ 18.- f.i.o. - kwiecień/maj.

Komitet zczarterował statek na przewóz orzeszków ziemnych do W. Brytanii po stawce sh. 175/- oraz po dalej warstwiającej stawce sh. 190/- - kwiecień/maj.

### Rynek Dalekiego Wschodu:

Na rynku Dalekiego Wschodu utrzymuje się wysoka stawka, gdyż ciągle trwa popyt na tonaż. Przede wszystkim donosi się o dalszych czarterach z Chin Płn. do Europy, przy czym notuje się następujące stawki za soję i kukurydzę:

Chiny Płn.	- Antwerpia - Rotterdam	- sh. 200/- i 190/-
/Dalny/	- W. Brytania	- sh. 105/- IV/V.
/Chingwangtao/	- Dania, Szczecin, Szczecin	- sh. 70/-

Dla relacji tej bierze się również tonaż w "time-charter" albo płaci się fracht ryczałtowy np. \$ 100.000.- do Antwerpii /Rotterdamu.

Na rynku indyjskim zabukowano węgla z Kalkuty do Aleksandrii po stawce sh. 135/- - kwiecień, wobec sh. 108/- płaconych lutym/marcu. Oferuje się sh. 25/- albo \$ 50.- za transport

4.000 ton kopry z Filipin do Genui, oraz dalszy transport do 3 portów Marsylia - Rotterdam Range.

Napływają zamówienia na rudę z Kalkuty lub Vizagapatam do Stanów Zjednoczonych - marzec/kwiecień i maj po korzystnej stawce \$ 17.-. Indie donoszą również o dalszym zabukowaniu rudy żelaznej do Japonii po stawce \$ 17.50 z Vizagapatamu zaś \$ 18.- na warunkach f.i.o. z Marmagor do Japonii maj i czerwiec.

#### Rynek australijski:

Baltic Exchange Chartering Committee płacił za pszenicę luzem z silosów do W. Brytanii podwyższoną o sh. 7/6 stawkę wynoszącą obecnie sh. 157/6. Załadowcy z pld. Australii zgodzili się na stawkę sh. 150/- za transport pszenicy do Beiry. Zkontraktowano przewozy na zboże z Australii, przy czym Wheat Board /Giełda Zbożowa/ udzielił kredytu na cztery transporty do Egiptu oraz dwa do Antwerpii - Hamburg Range po stawce sh. 150/- do sh. 150/- za pszenicę luzem z silosów zaś Baltic Exchange Chartering Committee na młkę w workach z Zach. Stanów do Ceylonu sh. 140/- zaś z Zach. Stanów do Indii sh. 155/-.

Ostatnio podano nast. stawki: sh. 157/6 z Zach. Stanów do Zach. Włoch, zaś sh. 170/- do Malty. Donosi się o zwiększeniu przewozy pszenicy z Australii do W. Brytanii o sh. 10/-, stawka wynosi obecnie sh. 150/- na czerwiec/lipiec/sierpień, zaś sh. 155/- na miesiące październik/listopad i sh. 170/6 do Antwerpii - Hamburg Range - pszenica/młka w workach.

#### Rynek pld.-amerykański:

Za zboże z portów Northern Range do Jugosławii stawka wynosi \$ 18.10 na dwie podróże konsekutywne, zaś \$ 25.- do Istanbulu. Za przewóz zboża z Gelfu do Szwecji płacono stawkę \$ 19.25 - kwiecień, do Danii sh. 150/-, do Irlandii \$ 20.-, do Holandii \$ 18.- i \$ 25.- do Haify. Potrzebny jest nadto tonaż na przewozy do Izmiru, Indii oraz dalszej jednostki do portów Antwerpii - Hamburg Range. W Kanadzie załadowcy donoszą o zaocharterowaniu 3 jednostek na transport zboża do Włoch Zachodnich po stawce \$ 14.50, zaś \$ 25.- do portów japońskich Yokohama - Kobe Range.

Komitet charteruje jednostki na przewóz cukru do W. Brytanii po niezmienionych stawkach, zaś inni załadowcy do portów Antwerpii, Rotterdam, Amsterdam po stawce \$ 25.- gross terms oraz do Zachodnich Włoch \$ 22.- gross terms, zaś do Włochi stawka wynosiła \$ 32.75.

Gulfrozpoczął znowu charterować statki na siarkę do W. Brytanii po stawce sh. 140/6 do sh. 145/- wobec sh. 105/- w styczniu 1951 roku.

Z portów Pacyfiku donoszą o charterowaniu statków typu "Liberty" na przewozy rudy z Richmond /Kalifornia/ do

Japonii - podróże konsekwentne na okres 12 miesięcy od maja do lipiec/sierpień po stawce \$ 25.75 na warunkach f.i.o.

Zakładowcy drzewa szukają wolnego tonażu na transport 750 stn z St. Lawrence do Calais albo Rouen - maj - po stawce £. 17/10/- na warunkach f.i.o. Należy oferuje się ładunki drzewa do pld. Afryki oraz do portów australijskich przyczem fracht jest płatny ryczałtem. Ze Wsch. Kanady zakładowcy donoszą o zawarciu kontraktu na transport kopalników do W. Brytanii po - stawce sh. 510/- za sażen - na trzy podróże konsekwentne - po = czątek maj/czerwiec.

Stawki za przewozy węgla utrzymują się ciągle na wysokim poziomie i to szczególnie dla podróży konsekwentnych. Stawka wynosi \$ 10.75 na cztery podróże do Zeebrugge od lipca i \$ 10.25 - trzy podróże konsekwentne do Rotterdamu albo Le Havre'u - czerwiec/lipiec.

### Rynek pld.-amerykański:

Na rynku pld.-amerykańskim miją sezon eksportu zboża i zaznacza się pewne zmniejszenie obrotów. Zarezerwowano z czarterem - wanie st. tln na przewóz zboża do Antwerpii - Rotterdamu po stawce sh. 1.1/5 za tgnę wobec sh. 1.7/5 płaconych w końcu marca br. Zarezerwowano również czarter na przewóz zboża z Brytyjskiej Kolumbii do Pld. Afryki po stawce \$ 23.50 - maj.

Zaznacza się lekka niższa stawek frachtowych. Poszukuje się tonażu na przewozy wrotanów z Chile albo Peru do Antwerpii - Hamburg Range po stawce \$ 22.50 - maj i do Pld. Afryki /porty C pe Town - Beira Range/ oraz do Australii.

Stawki za przewozy rudy brazylijskiej pozostawają na dotychczasowym poziomie i podaje się \$ 7.50 z Victorii do Baltimore i \$ 8.50 za surowkę.

### Krotowinia stawek frachtowych:

#### d r z e w o:

1. Koda albo Balkon - Pld. Wybrzeża W. Brytanii - parowiec niemiecki, 150 stn. sh. 1.0/- za stn., dowolny port wyładunku, armatorzy opłacają koszty wyładunku, drobnic. Net Baltwood Charter.
2. Brytyjska Kolumbia/Coos Bay - Cape Town, Laurence Marquez Range, "Buzenia Chandris" 9.400 ton, fracht ryczałtowy £. 200.000.- f.i.o., 14 dni załadunku, 15 dni wyład. 5 portów załadunkowych i 4 porty wyładunku, drzewo i drobnic. - sierpień.

#### d r e b n i c a:

1. Gdańsk - Gdynia - Pld. Chiny, parowiec 9.000 TD., jedna podróż porotna, fracht ryczałtowy £. 170.000.- f.i.o., drobnic, kwiecień.

2. Szczecin, Hamburg - Dalny albo Tsingtao, "Greystoke Castle" 11.500 ton ładunku, 1 okrężna podróż, fracht ryczałtowy £. 40.000.- drobniça na wyjściu, różne zboża jako ładunek powrotny.

f o s f a t y:

1. Sfax - W. Brytania, parowiec szwedzki, 6.500 ton, sh. 6/-/5, kwiecień, fosfaty.
2. Eleusis Bay - Rotterdam, "Djerada", motorowiec 4.000 ton, sh. 50/-, f.i.o., 750 ton ładunku i 2.000 ton wyładunku, bauxyty, kwiecień.
3. Antwerpia - Japonia, "Urgevan" 5.000 ton, 10%, § 15.- scie potęgowe, kwiecień.

g i p s:

1. Sibenik - Monte Video, parowiec włoski, 7.800 ton, § 15.- f.i.o., gips, maj/czerwiec.

n a w o z y:

1. Antwerpia - Grecja, "Teos", 4.000 ton, sh. 70/-, f.i.o., 800 ton ładunku/500 ton wyładunku, nawozy w workach, maj.

r u d y:

1. Bonn - W. Brytania, parowiec 7.500 ton, sh. 55/-, ruda żelazna, kwiecień.
2. Morpou Bay - Hamburg albo Harburg, "Ilwatin" 9.000 ton, sh. 74/-/5, koncentraty miedzi, kwiecień.
3. Fakoradi - Cejlon, "Wilhelm Bernholm" motorowiec 4.000 ton, sh. 66/-, f.i.o. + trymerka, 1.500 ton ładunku/1.500 ton wyładunku, rudy chromowe, maj.
4. Huelva - Rotterdam, parowiec 7.500 ton, sh. 57/-, ruda piryty, kwiecień.

s ó l:

1. Sfax albo Suza - Japonia, "Innitas L." 9.500 ton, 10%, § 20.50, maj/czerwiec.

s o j a / k u k u r y d z o:

1. Dalny - Antwerpia albo Rotterdam, "Malapora" 5.500 ton, 10%, sh. 200/-, opcja do Hamburga sh. 205/-, kwiecień.
2. Dalny albo Chinwangtao - Szczecin, "Travelstror" 10.000 TDU., i drugi parowiec 10.000 TDU sh. 210/-, soja/kukurydza, kwiecień i maj.

## węgile:

1. Gdańsk/Gdynia - Buenos Aires. "Caledonia" 6.800 ton, 10%, sh. 150/-, węgiel, maj/czerwiec.
2. Gdańsk/Gdynia - Włochy, parowiec 5.500 ton, sh. 62/-, koniec kwietnia.
3. Cardiff albo Newport - Pół. Hiszpania, parowiec 1.100 ton, sh. 44/-, węgiel, natychmiast.
4. T. no/Leam albo Hartlepool - Genua/Savona, Spezia albo Livorno, parowiec 3.900 ton, sh. 43/-, opcja Civita Vecchia, sh. 45/-, węgiel, kwiecień.
5. H. oten Roads - Antwerpia albo Rotterdam, parowiec amerykański, 9.000 ton, 10%, 7 13.-5, opcja Hamburg, \$ 13.75, kwiecień.

## zboże:

1. Morze Czarne - W. Brytania, parowiec turecki, 4.500 ton, 5%, sh. 61/5, opcja Antwerpia/Hamburg Range sh. 72/9, f.o.b. + sztaurka, zboże, maj.
2. Malbourne - Antwerpia - Hamburg Range. "Clan Macdonald", 4.500/5.000 ton, sh. 175/9, pszenica albo mąka w workach, czerwiec.
3. Gulf - Szwecja, "Aristoteles" 9.000 ton, 10%, \$ 19.-5, wolny wyładunek, zboże, maj.

## "TIME - CHARTER"

1. "LORD CHURCH" 9.500 TDE., sh. 46/3, jedna okrężna podróż La Plata - dostawa Londyn, kwiecień, dostawa zwrotna Londyn/Kontynent via Szwecja.
- "THE SWAN", motorowiec 9.500 TDE sh. 54/6, podróż wyjściowa Wielka Brytania, maj/czerwiec, dostawa zwrotna Australia.
3. "CATLINE", motorowiec 9.400 TDE. sh. 50/-, jedna podróż okrężna na Daleki Wschód, dostawa Bristol Channel, maj/czerwiec, dostawa zwrotna W. Brytania/H. wrot - Hamburg Range albo Szwecja/Göteborg.

## Rynek tankowców:

Na rynku tankowców po ożywieniu nastąpił ponownie pewien okres spokoju i odprężenia. Czarteruje się jedynie na podróże jednostkowe w Anglii na maj, zaś w innych krajach również na dalsze miesiące /np. Francja/. Kłutuje się stawki M.O.T. + 250% na bazie szterlinga albo U.S.M.C. + 130% do 110% na bazie dolara.

Odczuwa się brak tonażu czystego i np. szwedzki czarterujący płacił stawkę M.O.T. + 500% na kwiecień do Danii. Amerykanie wzięli w "time-charter" nowe jednostki norweskie od 15.000 do 10.000 ton na okres od 5-7 lat po stawkach sh. 44/6 do sh. 43/5.

Zwyżka stawek: Pół. Europa - La ant /Transport 13/31/.

Towarzystwa armatorskie: K.N.S.M., L/B Transmarin, Hallenic



Lines, Deutsche Orient Line donoszą, iż na skutek wyższości kosztów eksploatacyjnych od dnia 1. kwietnia 1951 r. obowiązować będzie nowa taryfa stawek frachtowych.

Zwyżka stawek frachtowych: Genua - Hawana /Transport 14/51.

Konferencja żegluga: Genua - Hawana wprowadziła z dniem 1. kwietnia 1951 r. nową taryfę. Dzieli ona towary na trzy grupy towarowe. Towary w pierwszej grupie są niskowartościowe /włoski eksport/ i nie wprowadzono dla nich żadnej nowej zwyżki stawek. Towary z drugiej grupy obciążono 7-8% zwyżką zaś towary wysokowartościowe należące do trzeciej grupy przeciętnie o 12%.

Zwyżka stawek: Genua - Lewant "Transport 14/51.

Konferencja: Genua - Lewant obciąża od dnia 15. kwiet - nia 1951 r. towary zwyżką obejmującą tak stawki morskie, jak również wszystkie inne opłaty dodatkowe. Od zwyżki tej nie udziela się rabatów.

Zwyżka stawek frachtowych: Ameryka Płd. - Europa - Transport 14/51.

Konferencja żegluga: Homeward River Plate General Cargo Freight Conference donosi o 20% zwyżce stawek frachtowych dla przewozów z portów La Platy do Europy. Zwyżka ta nastąpiła na skutek ogólnego wzrostu kosztów eksploatacyjnych i obowiązuje od dnia 1. maja 1951 r.

Również druga konferencja żegluga: Homeward Conference of Brazil - Europe Steamship Lines podwyższyła stawki za przewozy z Brazylii do Europy z dniem 1. czerwca 1951 r.

Zwyżka stawek: Ameryka Centralna, Płd. Pacyfik - Europa "Transport 15/51.

Stawki frachtowe za przewozy z Indii Zachodnich oraz Ameryki Centralnej do Europy zwyżkowały od dnia 15. marca zaś z portów Płd. Pacyfiku /porty zachodnich wybrzeży Kolumbii, Ekwadoru, Peru i Chile/ od dnia 1. marca o 55%. Nowa zwyżka nie obejmuje przesyłek kawy kadejnych w portach Pacyfiku Ameryki Centralnej, jak też z portów Puerto Limon i Puerto Cortez.

Zwyżka stawek: porty Zatoki Perskiej - U.S.A. - Verkehr 13.

Z dniem 1. kwietnia 1951 r. wprowadzono zwyżkę stawek frachtowych za przewozy z portów Zatoki Perskiej do portów Stanów Zjednoczonych. Jest to pierwsza porojenna zwyżka stawek frachtowych dla tej relacji.

Zwyżka opłat portowych: Londynie - Transport 15/51.

Port of London Authority /zarząd Portu/ zgłosił nową zwyżkę opłat portowych. Obowiązuje ona od dnia 15. marca 1951 r.

## Zwyżka opłat portowych w Trieście, Wenecji i Genui - Verkehr 14/51.

W Trieście podwyższono opłaty portowe o 8%, w Wenecji i Genui o 10%. Nadto każdy towar importowany do w/w. portów obciążony zostanie jeszcze opłatą dodatkową w wysokości 10 lirów za każde 100 kg. jako dodatkową opłatę za przemagazynowanie /Um-lagerungsgebühr/.

## Odwołanie klauzuli 50 - 50 w Chile - Transport 13/51.

Radca Handlu Zagranicznego w Chile donosi o odwołaniu zarządzenia z sierpnia 1950 r. o przymusie przewozu 50% towarów z zagranicznych portów do Chile na statkach bandery narodowej.

## 2. Przepisy znakowania dla przesyłek do U.S.A. - Verkehr 14/51.

Wszystkie towary importowane do Stanów Zjednoczonych muszą być znakowane z podaniem kraju pochodzenia w języku angielskim. Od obowiązku tego zwolnione są jedynie towary, które będą w Ameryce na r-k importera oddane do dalszej przeróbki i w czasie tego procesu znak ten zostanie częściowo lub całkowicie zniszczony, jak również zmienia się właściwości samego towaru.

O ile eksporter europejski chciałby być zwolniony od obowiązku znakowania towaru, gdyż towary jego podlegają dalszej przeróbce w Ameryce, powinien zarobić się do amerykańskiego importera, by tenże uzyskał zwolnienie od miejscowych władz celnych.

## 3. Przepisy znakowania do Brazylii - Transport 14/51.

Podjemy dalszy ciekawy szczegół dot. znakowania przesyłek do Brazylii. O ile zachodzą wypadki podwójnego numeracji /np. liczb głównych i pobocznych/, liczbę główną należy zamieszczać przy znaku i oznaczyć ją dużą literą R. Poniżej podajemy przykłady prawidłowego i mylnego znakowania:

źle :        M M                                dobrze : M M 1/5  
          1 - 6                                R - 40  
          R - 2

O ile zachodzi potrzeba kilku liczb głównych w danej przesyłce nie mogą się one w żadnym wypadku powtarzać na skrzyniach.

źle :        A B C                                dobrze : A B C  
          R-50 1 - 6                            R-50 1 - 6  
          R-51 1 - 7                            R-51 7 - 13  
          R-52 1 - 5                            R-52 14 - 18

Nie przestrzeganie właściwego znakowania pociąga za sobą wysokie kary celne, a potrzeba dodatkowego przeznaczenia skrzynek powoduje powstanie nowych kosztów na r-ekunek wysyłającego.

## 4. Przedłużenie terminu ważności licencji importowych do Brazylii. /Roeter Zuid Amerika Lijn/.

Generalny Konsulat Brazylii w Amsterdamie donosi, iż przedłuża się automatycznie na okres 30 dni wszystkie licencje im-

portowe wygajające między 10. marca 1951 r. a 30 kwietnia 1951 r. Nie dotyczy to licencji udzielonych dla handla kom - pensacyjnego / towar za towar/. W tym wypadku okres ważności licencji dot. tzw. "Importación Vinculada" przedłuża się su - tomatycznie o 30 dni, pod warunkiem, że zostały one wydane przed 1. lutym 1951 r.

Zarządzenia władz brazylijskich dot. propagacji, nie obejmują tzw. "Notas de Invisão de quota de cambio".

Nadto informujemy, że licencje importowe są wymagane od zezar również dla przesyłek książek, gazet, periodyków i in - nych publikacji. Zwolnione od licencji są jedynie przesyłki do osób prywatnych nie przekraczające jednokrotnie wartości \$5.- amerykańskich.

##### 5. Przepisy zakładowe do Argentyny - Verkehr 1/51.

Tow. armatorskie Flota Mercante del Estado w Buenos Ai - res podaje szereg ciekawych danych dot. zezwoleń importo - wych i dewizowych tak zwanych "Permisos de Cambio".

Na podstawie układów handlowych między Argentyną a posz - czególnymi krajami /np. Austrią/ import towarów do Argentyny odbywa się na podstawie udzielanych zezwoleń przywzajemnych i dewizowych zw. "Permisos de Cambio". Funkcj. daty wyst. - wienia oraz okres ważności zezwolenia podaje się w kwe - dytywie i konsesmentach wystawianych w porcie załadunku. O ile towary importowane będą do Argentyny bez posiadania przez eksportera "Permisos de Cambio", lub o ile minął o - okres ważności zezwolenia, może być wstrzymanych odprawy w porcie argentyńskim. Władze celne mogą nawet już z powo - du nie wpisać do dokumentów numeru, daty wystawienia i okresu ważności "Permisos de Cambio" robić poważne trud - ności przy odprawie towarów.

Jedynie w wyjątkowych wypadkach, np. gdy spóźnione na - dejscie towarów spowodowane zostało "zaka wyśzła", towar będzie przyjęty. O ile przy odejściu towarów nie można do - kładnie stwierdzić, czy towar nadejdzie do portu przezna - czenia jeszcze w okresie ważności zezwolenia, eksporter musi się niezwłocznie zwrócić do argentyńskiego importera. Otrzymanie przedłużenia ważności "Permisos de Cambio", po - dając iż nie było wcześniejszej okazji załadunkowej. Przestrzega się eksporterów przed wysyłk. towarów do Ar - gentyny bez uprzedniego uzgodnienia terminu ważności "Per - misos de Cambio".

##### 6. Nowe przepisy dla przesyłek do Zach. Afryki - Transport 1/51.

"W uzupełnieniu notatki zamieszczonej w Biuletynie Rynek Frachtowy z dn. 5. kwietnia 1951 r. podjęty następujące poprawki: Nowe dodatki frachtowe za węgiel, cement, sól, produkty pochodne ropy naftowej, jak również za drobnice po - bierane będą jedynie za podróże wyjściowe z portów konty - nentu i W. Brytanii. Platne są one już z portów wyjścio -

wych. Natomiast dodatkowe opłaty tzw. Lagos Shipping Charges pobiera się za przewozy powrotne z Lagos do portów Kontynentu i W. Brytanii.

Tow. żeglugowe Elder Dempster Lines Ltd. przyjmuje nadal bez ograniczeń towary przeznaczone do portów: Burutu, Warri, Sapele, Calabar i Victoria via Lagos za konsesamentem bezpośrednim.

#### 7. Dokumentacja importu szwajcarskiego - Verkehr 14/51.

Rada Stanów w Szwajcarii wprowadziła z dniem 1. lutego 1951r. tzw. "Einfuhrzertifikate" /świadczenia importu/ dla towarów przywożonych do kraju. Urzędowy ten dokument jest gwarancją, dla krajów zaopatrujących Szwajcarię, że towary zostaną wprowadzone na szwajcarski obszar celny i nie będą, w żadnym wypadku reeksportowane. Certifikaty te będą wydawane szwajcarskiemu importerowi na specjalne podanie, o ile wyraźnie wymagać tego będzie kraj eksportujący.

#### 8. Legalizacja dokumentów konsularnych do Urugwaju:

Dotychczas przepisy dotyczące legalizacji dokumentów konsularnych przy przesyłkach eksportowych do Urugwaju, stwierdzają, że z punktu widzenia formalno-prawnego dokumenty dla przesyłek z Polski do Urugwaju nie wymagają wiz konsularnych.

Praktyka jednak wykazała, że wizy te były w niektórych wypadkach wymagane i dokumenty musiały być legalizowane w porcie pośrednim lub przeładunkowym przez tamtejszego konsula urugwajskiego.

Sprawa ta została ostatnio odwołana przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego i Ministerstwo Handlu Zagranicznego /Departament Traktatów II/ w myśl zaleceń których przy eksporcie do Urugwaju należy się zastosować do zasad konsułów urugwajskich w portach przeładunkowych i legalizować u nich wszystkie niezbędne dokumenty.

#### 9. Międzynarodowe znaki kodowe w transporcie towarów niebezpiecznych - Transport 14/51.

Transport lądowy i lotniczy towarów niebezpiecznych ciągle skarży się na zbyt częste katastrofy towarowe. Problem ten, tak ważny i istotny dla ruchu towarowego w skali międzynarodowej zostanie opracowany na posiedzeniu Komisji dla Spraw Transportu UNO, które odbędzie się jeszcze w bieżącym miesiącu. Uważa się, że do zmniejszenia ryzyka przyczyniłoby się między innymi przyjęcie międzynarodowych ujednoczonych znaków kodowych, któreby obejmowały opakowanie, manipulację, magazynowanie i znakowanie towarów niebezpiecznych.

Dotychczas nie posiadamy na tym polu uregulowania w skali międzynarodowej. Jedyną istniejącą regulację dotyczącą jest do UoG /Internationale Ubergangs- und Gütertarif/. Sprawy te są również uregulowane w ustawodawstwach poszczególnych krajów, jednak różnią się bardzo znacznie. Problemem tym interesują się organizacje międzynarodowe, jak np. Międzynarodowe Tow. dla Spraw

Lotnictwa Cywilnego, Komisja Gospodarcza dla Europy, Międzynarodowa Organizacja Pracy. Transport towarów niebezpiecznych powinien być ujęty w skali międzynarodowej z uwzględnieniem -- wszystkich rodzajów transportu w poszczególnych krajach, tym bardziej, że często towar wymagać będzie przewozu różnymi środkami transportowymi.

Komisja dla Spraw Ruchu i Transportu przy UNO powinna właśnie dążyć do rozwiązania problemu ujednoliconej reglamentacji transportu ładunków niebezpiecznych w skali międzynarodowej.

Międzynarodowa Organizacja Pracy rozwiązuje problem ten z punktu widzenia bezpieczeństwa i zdrowia robotników zatrudnionych w transporcie. Stwierdza ona, że głównym celem opracowywanej obecnie reglamentacji jest ochrona i bezpieczeństwo życia i mienia. Szczególnie powinien być rozpracowany moment bezpieczeństwa robotników pracujących przy transporcie ładunków niebezpiecznych.

Transport towarów niebezpiecznych morzem stwarza również szereg poważnych i istotnych problemów związanych z samym statkiem jak również właściwością samego towaru, który w innym transporcie może nie być uważany za ładunek niebezpieczny, np. towary sypkie transportować luzem. Większe przesyłki towarów wybuchowych, jak również towary, które mogą przy zaistnieniu pewnych okoliczności łatwo eksplodować uważane są za transporty wybitnie niebezpieczne.

Prócz paru wyjątkowych przypadków, Międzynarodowa Konwencja dla Lotnictwa Cywilnego zabrania przewozu liniami regularnymi materiałów wybuchowych, towarów łatwopalnych i innych niebezpiecznych. Międzynarodowa Organizacja dla Spraw Lotnictwa Cywilnego nadal bada problem opakowania, znakowania, opieki oraz przeładunku towarów niebezpiecznych.

#### 10. Transport łatwopsujących się artykułów żywnościowych - Transport 14/51.

---

W dniach 12. do 16. marca 1951 r. odbyło się w Genewie posiedzenie grupy ekspertów dla spraw normalizacji opakowań i warunków przewozu, pracującej w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej. Na posiedzeniu byli obecni przedstawiciele nast. krajów: Anglii, Ameryki, Belgii, Czechosłowacji, Danii, Francji, Holandii, Szwecji, Szwajcarii, Włoch, jak również przedstawiciele szeregu organizacji, jak np. Międzynarodowej Izby Handlowej.

W obrzędach przedyskutowano przede wszystkim problemy normalizacji w dziedzinie opakowań, artykułów żywnościowych, warunków transportu jak również odpowiedzialności przewoźnika. Opracowano projekt normalizacji przepisów dot. opakowań owoców i warzyw. Omawia on ogólne warunki przewozu tych towarów, sposób opakowania, wybór środków transportowych, jak również dane jakościowe, jakim odpowiadać powinny towary "chłodzone". Zawiera również szereg zaleceń dla kolei, dotyczących przeładunku, zasztapowania jak i wyboru wagonu odpowiedniego dla transportu danych towarów.

11. Tranzyt towarowy z Czechosłowacji do Chin via Z.S.R.R. -

Transport 11 i 14/51

Donosi się z Czechosłowacji o rozpracowywaniu problemu transportu towarów drogą lądową do Chin via Z.S.R.R., poprzez stacje graniczne Cop i Manczuria. Nie przewiduje się dalszych specjalnych różnicowań i wyjątków dla przewozu tranzytowego i ogólnie przyjmuje się, że obowiązować będą te same przepisy co dla bezpośrednich przewozów kolejowych między Czechosłowacją i Z.S.R.R. Dotyczy to również obiegu dokumentów, np. listu przewozowego. Dla przewozów chińskimi kolejami, jak również i dla obiegu dokumentów przewozowych obowiązują przepisy wewnętrznie - krajowe.

Dla ruchu wyjściowego na Wschód w liście przewozowym podaje się jako stację przeznaczenia Manzurję i jako odbiorcę osobę, która przejmując dalszą ekspedycję przesyłki do stacji chińskiej. W ruchu powrotnym odprawa przesyłki następuje w Manzurji z przeznaczeniem bezpośrednim do czechosłowackiego odbiorcy. W celu terminowego zamówienia podstawienia wagonów na szerokotorowych kolejach radzieckich, każdy transport musi być zgłoszony dwukrotnie i to raz 8 tygodni przed odejściem przesyłki, a po raz drugi 8 dni przed ostateczną ekspedycją z podaniem rodzaju towaru i jego wagi. Przekładunek przesyłki na wagony radzieckie następuje w Cierna / Tisou i w Manzurji. Na liście przewozowym radziecka stacja graniczna zamieszcza nadruk: "W przewozie przez Z.S.R.R.". Na stronie wewnętrznej listu przewozowego należy koniecznie podać chińskiego odbiorcę wzgl. wysyłającego, jak również chińską stację przeznaczenia.

Na liniach radzieckich obowiązują taryfy miejscowe z 25% zniżką. Koszty transportu kolejami czechosłowackimi i radzieckimi zawsze ponosi czechosłowacki odbiorca wzgl. wysyłający, przy czym władze radzieckie pobierają będą opłaty również już po dokonaniu przesyłki.

Do każdego listu przewozowego należy dołączyć zezwolenie tranzytowe, wydane przez Radzieckie Przedstawicielstwo Handlowe. Radzieckie Urzędy Celne upoważnione są do kontroli przesyłki co do zawartości, zaś przy towarach sypkich i płynnych również co do wagi.

Planowane na dzień 1. marca 1951 r. otwarcie nowej drogi tranzytowej z Czechosłowacji do Chin via Z.S.R.R. zostało wg. doniesień "Transport" 14/51 odroczone bez podania nowej daty.

12. Kilka uwag na temat usprawnienia i przyspieszenia międzynarodowego transportu kolejowego - Transport 1/51.

W dobie obecnej na odcinku transportowym toczy się ostro walka konkurencyjna między transportem samochodowym, a kolejami. Momentem rozgrywki jest szybkość i sprawność przerzutu masy towarowej. Zapewnia on bowiem stały dopływ towarów, co przy obecnym systemie nie magazynowania wysuwa się na plan pierwszy. Im krótszy jest czas przewozu towarów, tym większa jest ich wartość użytkowa. Ważną rolę przy koordynacji transportu kolejowego z transportem morskim odgrywa moment punktualności nadejścia przesyłek.

To samo zagadnienie wysuwa się w międzynarodowym transporcie kolejowym. Należy przede wszystkim opanować i usprawnić techniczną stronę organizacji transportu kolejowego, a więc odprawę celną na punktach przejściowych/granicznych/. Skomasowanie ładunków i stworzenie tym samym stałych ciągów towarowych na wytyczonych międzynarodowych magistralach kolejowych przyczyniłoby się bezwzględnie do skrócenia czasu przewozu towarów. Odpadłoby potrzeba stałego dokompletowywania pociągów na poszczególnych stacjach, a oddano by do użytku ruchu tranzytowego określone magistrale kolejowe centralizując na nich cały przerzut masy towarowej idącej w tranzycie. Problem ten był przedyskutowywany na plenarnym posiedzeniu I.E.V. /Internationaler Eisenbahnverband - Międzynarodowy Zw. Kolejowy/ w Paryżu, przy czym ustosunkowano się pozytywnie do skomasowania ruchu tranzytowego na określonych trasach.

Jednakże wysunęły się i głosy sprzeciwu, wysunujące minusy takiego centralizowania przerzutu tranzytowej masy towarowej. Nastąpiłoby np. zamknięcie nawet niektórych dotychczasowych przejść granicznych, a otwarcie nowych musiałoby być poparte ważkimi interesami gospodarczymi, i uzgodnione z zainteresowanymi Zarządami Kolejowymi. Dalej reglamentacja transportów międzynarodowych ograniczałaby wolny wybór drogi przewozowej przez wysyłającego.

Niemniej ważnym jest moment kosztów. Pozostaje kwestią otwartą, czy w każdym wypadku wysyłający zgodzi się na zwiększenie kosztów transportowych za cenę przyspieszenia obrotu - przerzutu? A jeżeli transport przy tych kosztach okaże się nierentownym?

Wysyłający zgodzą się na skomasowanie ładunków i reglamentację dróg przewozowych, o ile koleje zapewnią im możliwie najniższą stawkę przewozową, a przynajmniej taką, którą płaciliby przy korzystaniu z innej drogi przewozowej /krótszej, albo tańszej/.

### 13. Zamknięcie ruchu drogowego na odcinku: Giurgiu - Russe.

Dnia 15. kwietnia został zamknięty aż do odwołania prom na Dunaju: Giurgiu - Russe. Przesyłki drobnicowe i wagony - we o maksymalnym obciążeniu na osie 15 ton do Bułgarii należą kierować via Balafat - Vidin, zaś inne przesyłki wagonowe via Negru - Voda Kordam.

### 14. Zwyżka ogólnej taryfy przewozowej w Francji - Transport 14/51.

Z dniem 1. kwietnia koleje francuskie wprowadziły - 10,517 % podwyżkę linearnej taryfy przewozowej. Dotyczy ona taryfy normalnej, wyjątkowej oraz dopłat dodatkowych. W związku z tym rozesłana została tabela stawek dla przesyłek drobnicowych.

Również podwyższone zostaną stawki w taryfach międzynarodowych i to przypuszczalnie od dnia 1. maja 1951 r. dla

następujących taryf:

bezpośrednia taryfa Holandia	-	Szwajcaria	-	loco i obrót mor
" " " Belgia	-	Szwajcaria	-	" " " "
międzynarodowa taryfa Dania	-	Francja		
bezpośrednia taryfa Francja	-	Włochy		
taryfa węglowa Francja	-	Obszar Saary/Włochy.		

15. Przesyłki wagonowe do Turcji wysłane via Sviłengrad i Verkehr 15/51.

Przesyłki wagonowe do Turcji wysłane via Sviłengrad nie mogą przekroczyć maksymalnego obciążenia, które wynosi 13 ton. na osi, gdyż koleje greckie odmawiają przyjęcia i dalszej ekspedycji. Powstają trudności transportowe, dodatkowe koszty postoju i przeładowywania. Koleje bułgarskie muszą dokonywać rozładunków nadwyżki wagowej i ekspediować ją oddzielnie.

16. Opakowanie w transporcie lotniczym.

Transport lotniczy w żadnym wypadku nie może być uważany jako uzupełnienie jakiegokolwiek innego gałęzi transportu. Jest to odrębne przedsiębiorstwo, sprzedające usługi transportowe, stwarzające nowe możliwości pracy, nowe metody i rynki kupna-sprzedazy oraz zupełnie nowe warunki przewozu towarowego. Transport lotniczy zasięgiem swym obejmuje dzisiaj każdą gospodarczą gałąź produkcji. Przerzut masy towarowej samolotami, ze względu na swą specyfikę zmusza tak przemysłowców, eksporterów, importerów jak i zintegrowanych producentów opakowań do zwrócenia uwagi na problem wyboru i zastosowania najjaśniejszych opakowań.

Najnowsze rodzaje opakowań w transporcie lotniczym, wprowadzone w ostatnich latach, są jeszcze dalekie od całkowitego zmodernizowania i dostosowania do nowoczesnych potrzeb i wymagań przewozu powietrznego. Problem ten pozostaje otwartym polem do dalszych badań i ulepszeń.

Wiadomo, że każdy rodzaj towaru stawia specjalne wymagania, dotyczące opakowania. Artykuły kruche i łamliwe, jak również precyzyjne narzędzia i instrumenty, wymagają dokładnego opakowania, w jak największym stopniu niwelującego wstrząsy. Niektóre produkty wymagają wentylacji, inne utrzymania jednolitej temperatury. Te wypadki krótko wymagalają wykazują, najdobitniej, jak szerokie jest to zagadnienie i ile jeszcze ulepszeń trzeba przeprowadzić w dziedzinie opakowań.

Dotychczas wciąż jeszcze stosuje się w transporcie lotniczym opakowanie takie same jak w transporcie morskim, co wpływa niekorzystnie na wysokość kosztów przewozu i utrudnia manipulację przeladunkową. Tymczasem istnieje ogromna różnica wymagań co do rodzaju opakowań w obu tych transportach. Transport lotniczy redukuje koszty opakowania do minimum. Zamiast skrzyń drewnianych lub innych ciężkich opakowań, używa się do opakowania przesyłek lotniczych skrzynek z tektury lub z filory, wokół futerynych oraz mechanicznego papieru. Zmniejsza się w ten sposób wagę brutto przesyłki i tym samym koszty transportu.



Nie każdy rodzaj opakowania odpowiada wymaganiom transportu lotniczego. Niskie koszty opakowania, jak również zmniejszona waga brutto są jedynie dwoma z wielu elementów, powodujących zmniejszenie kosztów transportu lotniczego. O nieekonomicznym zastosowaniu opakowania świadczy najlepiej nieź podany przykład: przygotowane do transportu lotniczego na trasie Szwecja - Bliski Wschód przesyłkę maszyn do pisania, opakowaną w drewniane skrzynie. Towarzystwo lotnicze porozumieło się z eksporterem i wytwórcą w wyniku czego postawiono przepakować maszyny do kontenerów z kartonu. W ten sposób zmniejszono dla każdego 100 kg. towaru tarę z 14,5 kg na 3,5 kg. przynosząc eksporterowi £.4/-/- oszczędności na przewozie jednej maszyny.

Często właśnie łączna kalkulacja kosztów transportu lotniczego, przy użyciu opakowań tych samych co dla transportu lądowego - zmusza fabryki do zrezygnowania z przewozu samolotami.

Zachodzą również wypadki wręcz przeciwno. Niekiedy wykonanie się problem niedostatecznego opakowania w transporcie lotniczym a nawet powstaje potrzeba wzmocnienia opakowania lub zastąpienie nowym, aby nie zezwolić na zwłokę w przesyłce towaru.

Idealny kontener dostosowany do potrzeb transportu lotniczego powinien odznaczać się charakterystycznymi cechami jak: taniością, lekkością, sztywnością i absorbowaniem wszelkich wstrząsów. Nadto powinien dać największe zabezpieczenie przed kradzieżą, pozwolić na oplombowanie coli, oraz na korzystne zastosowanie. Przyjmuje się, że najekonomiczniejsze wymiary opakowania dla przedmiotu i prac sztuerskich w transporcie lotniczym wynoszą: 50 x 50 x 100 cm.

W transporcie lotniczym używa się jako materiału opakowaniowego: papieru, drewna, kartonu, lekkich metali, szkła, płytek fiszbinowych, materiałów plastycznych. Sporządzono np. lekkie opakowanie z kartonu, umocnione obręczami metalowymi, przyczym okazało się ono b. elastyczne i wygodne przy manewrach. W Stanach Zjednocz. do transportu ryb używany jest kontener, zbudowany z płytek fibrowych lub innych materiałów plastycznych i pozwalający na przeciętne zmniejszenie tary o 1 funt na 10 funtów towaru netto. Po przeprowadzeniu porozumienia między zakładem, fabryką opakowań oraz towarzystwami lotniczymi zdołano również wynaleźć taki rodzaj opakowania, który zezwala na przewóz żywych homarów na znaczne nawet odległości. Pewien fabrykant ubrał oszczędził spore sumy, wprowadzając nowy rodzaj opakowania dla bezpośrednich przesyłek lotniczych fabryka - odbiorca.

Wyraźne i czytelne znakowanie przesyłek przyczynia się i w tym wypadku do przyspieszenia przewozu samolotami. Znaki na celach muszą być trwałe i tak wyraźnie podane, aby nie nasuwaly wątpliwości. Zaleca się zamieszczenie ich z dwóch stron coli. Nazwisko oraz pełny adres wysyłającego i odbiorcy powinny być podane dużym drukiem,

Opakowanie całego szeregu towarów jest obecnie uważane za środek reklamy. Importerzy i eksporterzy powinni pamiętać, że artykuły estetycznie opakowane, ozdobione specjalną etykietą, czy nadrukiem budzą zawsze większe zainteresowanie nabywców. Dążeniem towarzystw lotniczych jest włączenie uwag, reklamujących transport lotniczy. Reklama taka przyczyniając się z jednej strony do uzyskania nowych klientów, z drugiej propaguje korzyści wynikające z transportu lotniczego.

#### 17. Uwagi dotyczące usprawnienia przerzutu masy towarowej w porcie.

Na Krajowej Naradzie Roboczej Hartwiga, która się odbyła w Gdyni w dniach 17. i 18. marca przeprowadzono szeroką dyskusję poświęconą przede wszystkim zagadnieniu obniżki kosztów transportu towarów w ramach obrotu naszego handlu zagranicznego. Analiza tych zagadnień wykazała, że szereg napozór drobnych niedociągnięć spowodował niewspółmierne szkody i że przez usprawnienie techniki współpracy między czynnikami zainteresowanymi, to jest Centralami Handlu Zagranicznego i przedsiębiorstwami usługowymi, można uzyskać nie tylko obniżenie kosztów własnych, lecz również wyzwolić poważne rezerwy oszczędnościowe. Usunięcie przy czyn tych niedociągnięć, wysuwa się obecnie na plan pierwszy naszej pracy i winno doprowadzić do sprawniejszego przerzutu masy towarowej, oraz do ekonomiczniejszej pracy usługowców, dając w konsekwencji obniżkę kosztów transportu.

W myśl tych dążeń chcemy podać kilka uwag, dotyczących trudności, powstających przy pracach operatywnych naszego przedsiębiorstwa na terenie portów. Dla aparatu naszych Biur Terenowych bardzo ważnym jest tutaj moment terminowego otrzymywania zasadniczych zleceń spedycyjnych. W praktyce, najczęściej zleceń tych nie otrzymujemy na czas, towary wysyłane na nasz adres nadchodzą bez odwołania i bez uprzedniego zawiadomienia nas o wysyłce. Nadsyłane telegramy są nie zawsze jasno ujęte i nie zawsze zawierają wszystkie potrzebne nam elementy. Dlatego też, przy braku zlecenia, nie mogą spełnić przewidzianego zadania. Pociąga to za sobą... niepotrzebne skutki, jak złożenie towaru do niewłaściwego magazynu bazowego, niepotrzebne zablokowanie tegoż magazynu, dodatkowe koszty dowozu towaru pod statek, a wreszcie możliwość uszkodzenia towaru przy tych manipulacjach.

Ważnym zagadnieniem jest też znakowanie przesyłek. Wiele razy pisaliśmy już o tym, w jaki sposób należy znakować towary przeznaczone na eksport, dbając przede wszystkim o to, aby znaki na kolach były wyraźne, czytelne i trwałe. Obecnie poruszamy to zagadnienie z innego punktu widzenia. Nie zawsze cechy zamieszczone na skrzyniach odpowiadają znakom podanym w specyfikacjach i zleceniu. W terenie powoduje to przerwę w pracy kilku ganków robotników, przestój statku, a bardzo często mylną decyzję co do dalszych losów przesyłki. Jednym z często spotykanych niedociągnięć jest nadchodzenie do portu towaru nieposegregowanego według cechy. W takim wypadku np. sztuki ciżkie zamieszczone w ładunku na statek tak jak idą, co powoduje zamieszczenie niepotrzebnych uwag na kwitach sterników. Cechy nie-

sprawdzone" a w konsekwencji wpisanie tej samej uwagi do konosamentu. Officer statku nie mając możliwości sprawdzić cech, ma prawo uwagę tę wpisać i tym samym otrzymane konosamenty z uwagą nie mogą być przyjęte jako czyste i powodują dalsze trudności przy realizowaniu zapłaty za towar. Ładunki sztuk ciężkich powinny być stale nadsyłane do portu partiami, według gatunków i wymiarów, co nie tylko usprawni przeładunek, lecz pozwoli nam również na otrzymanie czystych konosamentów.

Bardzo często zakłady wytwórcze przy załadunku towaru eksportowego mieszają poszczególne partie przesyłki w kilku wagonach. Mianowicie skrzynie należące do tej samej partii rozładowane są w kilku wagonach, obok skrzyń z innych partii rozładowane są w kilku wagonach, obok skrzyń z innej partii. Wygląda to w ten sposób, że w wagonie zawierającym np. 80 skrzyń - znajduje się 50 skrzyń z partii A, 20 skrzyń z partii B i 10 z partii C. Reszta skrzyń z partii A ładowana jest do następnych dwóch lub trzech wagonów, zawierających również skrzynie z pozostałych partii. Prawdopodobnie zakładowana przesyłka powinna obejmować skompletowane partie, ładowane kolejno do wagonów. W razie niezamieszczenia się całej partii w jednym wagonie, doładowuje się ją do następnego z kolei wagonu i dopiero po jej ukończeniu rozpoczyna się załadunek następnej partii. W porcie najczęściej każdy z poszczególnych wagonów rozładowywany jest do innego magazynu, gdyż dążymy do składowania towarów w magazynach bazowych, oraz tych, skąd większość towaru możemy załadować bezpośrednio z magazynu na statek. Wskutek powyższego przy załadunku towaru na statek natrafiamy na trudności w kompletowaniu poszczególnych partii towarów, które są składowane w kilku magazynach i których segregacja i przewóz powodują zbędne koszty.

Wiemy, że zakłady wytwórcze natrafiają przy kompletowaniu partii towarów eksportowych na trudności, wynikające z braku przyfabrycznych pomieszczeń składowych, pozwalających na przetrzymanie niektórych partii do momentu późniejszej wysyłki. Nie mniej jednak należy dołożyć wszelkich starań, aby ten problem znalazł rozwiązanie na terenie zakładów wytwórczych, a tym samym, żeby trudności te nie były przerzucane na bardzo czuły odcinek portów.

Szczegółowe zlecenia załadunkowe wraz z dokumentami wywozowymi otrzymujemy najczęściej bezpośrednio przed załadunkiem towaru, a zdarza się też, że są nadsyłane specjalnym kurierem w ostatniej chwili. Wskutek tego zlecenia nie mogą być należycie rozpracowane, powodują dodatkowe rozmowy telefoniczne i zwiększoną możliwość popełnienia omyłki.

Możemy gwarantować fachową i ekonomiczną wysyłkę towarów, tylko wówczas, jeżeli szczegółowe i kompletne zlecenia specyficzne otrzymamy minimum na 3 dni przed rozpoczęciem załadunku na statek. Zlecenie zasadnicze winniśmy otrzymać 14 dni przed tym. W związku z niedotrzymywaniem tych warunków, niektóre partie towaru zalegają bardzo długo w magazynach portowych z powodu braku połączenia w danym kierunku, przeterminowania akredytywy i upływu licencji. Nasze liczne urgensy nie zawsze odnoszą skutek.

Wskaznym jest, aby Centrale Handlu Zagranicznego nadsyłały nam zlecenia zasadnicze natychmiast po zawarciu kontraktu, a szczegółowe zlecenia spedycyjne natychmiast po zakonstwierzeniu wszystkich formalności i nadesłaniu nam potrzebnych dokumentów. Bezpośrednio po załadunku towaru, zakłady wytwórcze powinny do nas telegrafować, podając wszystkie konieczne dane. Towar powinien nosić te same znaki, które są podane w zleceniu i specyfikacjach, zawierających ponadto wagę brutto, netto i wymiary. Jedną specyfikację powinna się znajdować wewnątrz wagonu, drugą winna być dołączona do listu przewozowego, natomiast zlecenia należy nadsyłać ekspressem wraz z awizem wysyłkowym. Towar winien być w wagonie - jak mówiliśmy poprzednio - posegregowany, żeby łatwiej można było przeprowadzić dalsze manipulacje jak złożenie na skład względnie bezpośredni przeładunek.

