

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

Gdynia, dn. 5. grudnia 1951r.

BIULETYN EKONOMICZNY C.HARTWIG

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



| L.p. | T r e ś ć | Strona |
|------|---|--------|
| 1. | Uruchomienie portu N a c a l a | 1 |
| 2. | Przepełnienie portu S a i g o n | 1 |
| 3. | Zablokowanie portu D a r - E s - S a l a m | 1 |
| 4. | Trudna sytuacja w porcie S a n t o s | 1 |
| 5. | Zakładunki do Egiptu | 2 |
| 6. | Podwyżka opłat portowych w Hawanie | 2 |
| 7. | Podwyżka opłat za przestoje w portach włoskich | 2 |
| 8. | Nowa taryfa portowa w Trieście | 2 |
| 9. | Zakładunki do portów Brazylii i La Platy | 2 |
| 10. | Połączenia za konosamentem bezpośrednim do Teheranu | 3 |
| 11. | Nowy radziecki czarter "Sowflot 1951 " | 3 |
| 12. | Przepisy zakładowcze do: Chile El Salvador Boliwii Kolumbii | 4 |
| 13. | Opakowanie wewnętrzne i znakowanie przesyłek eks - portowych | 5 |
| 14. | Transport węgla: Polska - Austria | 9 |
| 15. | Zwyczaj szwajcarskiej taryfy kolejowej | 10 |
| 16. | Przepisy dla ruchu lotniczego na Środkowy i Daleki Wschód | 10 |
| 17. | Otwarcie nowego wielkiego lotniska w Afryce | 10 |

1. Uruchomienie portu N a c a l a - "Deutsche Verkehrszeitung" 91 - z dn. 13.XI.1951 r.

Największy naturalny port Afryki Środkowo-Wschodniej N a c a l a został oddany oficjalnie do użytku. Jest on portem położonym najbliżej jeziora Niassa i posiada połączenie kolejowe z pñ. Mozambikiem. Nacala będzie naturalnym portem wywozowym dla terenów pñ. Mozambiku, kraju Niassa, jak również terenów sąsiedzkich. W porcie tym odbywać się będzie przede wszystkim przekładunek herbaty, bawełny, szałwi, orzeszków ziemnych itp., wysyłanych dotychczas z Lourenco Marques.

2. Przepełnienie portu Saigon - Indochiny/ - "Lloyd Anversois" 29.536 z dn. 11.11.1951 r./

Jak donoszą przekładunek towarów w Saigonie napotyka ostatecznie na poważne trudności, ze względu na wzmożone obroty. Magazyny składowe są przepełnione, a statki muszą oczekiwać na możliwość wyładunku towarów. Władze portowe wszczęły starania o przyspieszenie przerzutu przesyłek idących przez magazyny, aby w ten sposób zapewnić wolną przestrzeń składową dla nadchodzących towarów, a tym samym ułatwić przekładunek towarów.

3. Zablokowanie portu Dar-Es-Salam - Tanganika/ - "Lloyd Anversois" nr. 29.541 z dn. 23.11.1951 r./

Ponieważ w porcie Dar-Es-Salam składowana jest znaczna ilość towarów przeznaczonych na eksport, władze kolejowe, które kontrolują równocześnie działalność portów, zakazały przywozu z zaplecza przesyłek przeznaczonych na wywóz mierzem. Mówi się, że ograniczenie to będzie obowiązywać do połowy grudnia br. W/w. zarządzenie nie dotyczy przesyłek szałwi.

4. Trudna sytuacja w porcie Santos - Brazylia - "Lloyd Anversois" nr. 29.537 z dn. 19.XI.1951 r./

Ostatnie wiadomości, jakie nadeszły z portu Santos, mówią o poważnych trudnościach przekładunkowych. Wprawdzie polepszyła się sytuacja w pierwszej połowie października, następnie jednak zauważono znaczne pogorszenie.

Port może przyjąć jednocześnie około 25 statków. Po cząwszy od połowy października wszystkie miejsca były bez przerwy zajęte i aby uniknąć awarii, władze portowe zarządziły, że statki, którym nie przysługuje prawo pierwszeństwa wyładunku, winny oczekiwać na redzie, dopóki port nie będzie dysponował wolnym miejscem. Z końcem października na redzie oczekiwało 16 statków - ostatnio przeciętna dzienna wynosiła 4 - 5 statków oczekujących.

Należy liczyć się nadal, że statki muszą oczekiwać do 8 dni na wejście do portu i wyładunek towarów. Ponieważ w najbliższym czasie spodziewane są przekładunki większych ilości towarów idących lazem - szybka odprawa nie jest spowodowana

5. Załadunki do Egiptu - "Verkehr" nr. 47 z dn. 4.XI.1951 r. i "Transport" nr. 45 z dn. 15.XI.1951 r.

Międzynarodowa Izba Żeglugowa - Sekcja Aleksandrii postanowiła zmienić wszystkie układy transportowe do Egiptu i skierować towary do portu Aleksandrii. Armatorzy szwedzcy i holenderscy odmawiają przyjęcia towarów przeznaczonych do portów położonych nad Kanałem Sueskim i Morzem Czerwonym. Istnieje obawa, że nastąpi zstłoczenie portu w Aleksandrii, który nie będzie zdolny przyjmować i przeładowywać wszystkich nadchodzących ładunków.

Wszystkie koszty dodatkowe, np. za dalszy fracht idą w ciężar odbiorcy.

6. Podwyżka opłat portowych w Hawanie - "Transport" 46 z dn. 15. listopada 1951 r.

Jak donosi A/B Svenska Amerika Linien z Göteborga, w Hawanie podwyższono o \$ 1.40 opłaty nabrzeżowe /wharfrage charges/ w ramach ogólnej podwyżki taryfy portowej. Nowa zwykła obowiązuje wszystkie statki, które opuściły port zakładowy po 1. listopada 1951 roku.

7. Podwyżka opłat za przestoje w portach włoskich - "Transport" 46 z dn. 15.XI.1951 r.

Opłaty za przestoje w portach włoskich mają być znacznie wyższe zgodnie z projektem ustawy podanym przez Ministerstwo Marynarki Handlowej. Ostatnia podwyżka pochodzi z 1947 roku. Od tego czasu koszty eksploatacji portów wzrosły czterokrotnie.

8. Nowa taryfa portowa w Trieście - "Verkehr" 46 z dn. 17.XI.51.

Z dniami 10. października 1951 r. Magazzini Generali w Trieście wprowadziło nową taryfę portową. Zastępuje ona powszechną taryfę z dn. 10. VIII.1948 r. i taryfy wyjątkowe z października 1948 r. na drzewo, towary lekkie, towary specjalne jak np. mięso mrożone, wino i tp. Obecnie stosuje się w Trieście jedną powszechną taryfę. Nowa taryfa przewiduje paroprocentową zwwyżkę opłat za czynności zakładowe.

Za przeladunek zboża, drzewa i innych towarów masowych stawki dostosowane są do opłat za poszczególne usługi i wykonywaną pracę.

Nie zostały podwyższone opłaty za zamówienie i podstawie nie wagonu na żądane miejsce za- wzgl. wyładownicze oraz opłaty za składowanie w magazynach, śpichlerzach, na otwartych placach składowych i tp.

Stawki za robocizną w dniu robocze i święta państwowe nie ulegną zmianie, natomiast stawki za prace w niedziele i święta zostaną podwyższone.

9. Załadunki do portów Brazylii i La Platy - "Deutsche Verkehrszeitung" nr. 91 z dn. 13. listopada 1951 roku.

Zmienione zostały warunki zapłaty frachtów za przesyłki do Brazylii, Urugwaju i La Platy przez następujące konferencje ze-

Przechomienie portu N a c a l a - "Deutsche Ver-
ehrszeitang" 91 - z dn. 13.XI.1951 r.

Największy naturalny port Afryki Środkowo- Wschodniej N a c a l a został oddany oficjalnie do użytku. Jest on portem położonym najbliżej jeziora Niassa i posiada połączenie kolejowe z pñ. Mozambikiem. Nacala będzie naturalnym portem wywozowym dla terenów pñ. Mozambiku, kraju Niassa, jak również terenów sąsiedzkich. W porcie tym odbywać się będzie przede wszystkim przeładunek herbaty, bawełny, szałalu, orzeszków ziemnych itp., wysyłanych dotychczas z Lourenco Marques.

2. Przepchnienie portu Saigon -Indochiny/ - "Lloyd Anversois" 29.536 z dn. 11.11.1951 r./

Jak donoszą przeładunek towarów w Saigonie napotyka o - statnio na poważne trudności, ze względu na wzmożone obroty. Magazyny składowe są przepchnione, a statki muszą oczekiwać na możliwość wyładunku towarów. Władze portowe wszczęły starania o przyspieszenie przerzutu przesyłek idących przez magazyny, aby w ten sposób zapewnić wolną przestrzeń składową dla nadchodzących towarów, a tym samym ułatwić przeładunek towarów.

3. Zablokowanie portu Dar-Es-Salam -Tanganika/ - "Lloyd Anversois" nr. 29.541 z dn. 23.11.1951 r./

Ponieważ w porcie Dar-Es-Salam składowana jest znaczna ilość towarów przeznaczonych na eksport, władze kolejowe, które kontrolują równocześnie działalność portów, zakazały przewozu z zaplecza przesyłek przeznaczonych na wywóz m - om. Mówi się, że ograniczenie to będzie obowiązywało do połowy grudnia br. W/w. zarządzenie nie dotyczy przesyłek szałalu.

4. Trudna sytuacja w porcie Santos - Brazylia -/ "Lloyd Anversois" nr. 29.537 z dn. 19.XI.1951 r./

Ostatnie wiadomości, jakie nadeszły z portu Santos, mówią o poważnych trudnościach przeładunkowych. Wprowadzicie polepszyła się sytuacja w pierwszej połowie października, następnie jednak zauważono znaczne pogorszenie.

Port może przyjąć jednocześnie około 25 statków. Po - cząwszy od połowy października wszystkie miejsca były bez przerwy zajęte i aby uniknąć awarii, władze portowe zarzą - dziły, że statki, którym nie przysługuje prawo pierwszeń - stwa wyładunku, winny oczekiwać na redzie, dopóki port nie będzie dysponował wolnym miejscem. Z końcem października na redzie oczekiwało 16 statków - ostatnio przeciętna dzienna wynosiła 4 - 5 statków oczekujących.

Należy liczyć się nadal, że statki muszą oczekiwać do 8 dni na wejście do portu i wyładunek towarów. Ponieważ w najbliższym czasie spodziewane są przeładunki większych i - łości towarów idących luzem - szybka odprawa nie jest spo - dziewana.

3

glugowe: Outward Continental River Plate Freight Conference i Outward Continental Brazil Freight Conference. Dotychczas wszystkie stawki były notowane i rozliczane na basis szterlinga, t.j. albo w funtach angielskich albo wg. oficjalnego kursu notowanego w porcie wyładowniczym. Odtąd wszystkie stawki shillingowe muszą być przeliczane najpierw wg. kursu -- $\frac{1}{3}$ £. So za 1 £. Wartość w £ zostanie następnie przeliczona wg. oficjalnego kursu dzisiejszego danej waluty w porcie wyładowniczym.

10. Połączenia za konosamentem bezpośrednim do Teheranu - Okólnik nr. 46.- Ca.Hankwig-Zarząd

Zainteresowanym Centralon Handlu Zagranicznego podaje się do wiadomości, że istnieje obecnie możliwość wystawiania konosamentów bezpośrednich morsko - lotniczych do Teheranu.

Polskie Linie Oceaniczne będą mogły przyjmować ładunki do Teheranu na konosamenty bezpośrednie Servizio Italo Sud-Americano, przy czym w miejsce dotychczas stosowanego transportu lądowego z Beyrouth'u do Teheranu, możliwe będzie przesyłanie wspomnianych przesyłek drogą powietrzną. Obowiązki - wac będą przy tym od wartości f.o.b. - polski statek w Beyrouth'cie do Teheranu następujące stawki:

- a/ dla partii towarów o wadze do 45 kg. - sh. $\frac{9}{3}$ za 1 kg.
- b/ dla partii towarów o wadze od 45 kg. wzwyż - sh. $\frac{2}{3}$ za 1 kg., przy czym udziela się 25% zniżki.
- c/ stawka minimalna wynosi £. 25.-

Zaznaczamy jednak, że rozmiary poszczególnych paczek nie powinny przekraczać rozmiarów drzwi wejściowych do samolotu, gdyż w przeciwnym razie towar będzie musiał być przepakowany w Beyrouth'cie, co spowodowałoby koszty dodatkowe.

Poza tym komunikujemy, że w wypadku wyboru tego rodzaju transportu / morsko - lotniczego / nie będzie wymagane świadectwo pochodzenia towaru i że jedynym dokumentem, jaki musi być przedłożony Polskim Liniom Oceanicznym oprócz konosamentu będzie oryginalna faktura handlowa.

Jeśli chodzi o blankiety konosamentowe, to w dalszym ciągu stosowane mogą być dotychczas używane konosamenty bezpośrednio Servizio Italo Sud-Americano.

11. Nowy radziecki czarter "Sowfrót L951".

Radziecka Centrala Frachtowa "Sowfracht" wydała w ostatnim czasie nowo zaprojektowany formularz czarterowy, pod nazwą "Dogovor Morskoj Perewozki Sowfrót 1951" /Umowa o Przewóz Morszem Sowfrót 1951/. Formularz ten został zalecony -- przez Wszechzwiązkową Izbę Handlową w Leningwie i stanowi wzór planowej umowy o przewóz towarów morszem.

Zawiera 21 klauzul w zaledwie 150 wierszach, odznacza się jasnym i niedwuznacznym ujęciem w oparciu o kodeks morskiej żeglugi handlowej ZSRR z r. 1929 oraz jego późniejsze uzupełnienia. Na szczególną uwagę zasługują klau -

zule o wysokich karach konwencjonalnych np. za opóźnienie się statku po za umówionym i zaplanowanym terminem załadowania lub za niedostarczeniem na czas ładunku. Stanowi to charakterystyczną innowację w stosunku do formularzy czarterowych kapitalistycznych przedsiębiorstw armatorskich, mającą na celu podniesienie socjalistycznej dyscypliny na odcinku terminowej realizacji planów gospodarczych w zakresie przewozów morskich.

Omówienie poszczególnych kwestii nas szczególnie interesujących oraz związanych z tym zagadnień zamieścimy w następnym numerze Biuletynu.

12. Przepisy załączkowe do : "Deutsche Verkehrszeitung" nr. 11 z dn. 17. XI. 1951 r.

C H I L E

Konsulat Generalny Chile zawiadamia, że na skutek nienależytego wypełniania faktur zmuszony jest zarządzić je dla przeprowadzenia poprawek.

Na fakturach handlowych, które przesyła się w 5-cioкратно w wykonaniu podać należy:

- a/ datę załadunku, nazwisko i adres importera,
- b/ specyfikację i dokładną nazwę handlową towaru, cenę ogólną i jednostkową,
- c/ łączną wartość f.o.b. z opakowaniem, dowozem do portu i prowizją konsyjnią. Rachunek musi opiewać na dolary amerykańskie.
- d/ łączną wartość c.i.f. - Przy załadunku na statki chilijskie nie trzeba podać wartości c.i.f.. Koniecznym jest podanie kraju pochodzenia.
- e/ przy dokumentach przesyłanych w formie kopert, należy podać adres odbiorcy.

Nie wymagane jest uwierzytelnienie faktur handlowych przez Izbę Handlową.

E L S A L V A D O R

W konosamentach na ładunki idące do El Salvador musi być podany "notify-address", nawet w tych wypadkach, gdy jako odbiorcą podaje się bank, przy czym trzeba podać i drugi "notify-address" właściwego odbiorcy.

Zamknięcie portu Puerto Barrios dla ładunków idących do El Salvador stawia dodatkowe żądania przed trzema portami Pacyfiku w El Salvadorze. Rząd Salvadoru podał do wiadomości, iż zamierza rozbudować port El Salvador. Główna masa towarów państwowych zgodnie z umową zostanie skierowana do portu San Miguel, aby w ten sposób odciążyć sam port El Salvador.

B O L I W I A

Przy przesyłanych do uwierzytelnienia fakturach konsularnych należy podawać we wszystkich wypadkach obok wartości f.o.b. róż-

również wartość c.i.f. Faktury handlowe mogą być potwierdzone przez Izbę Przemysłowo - Handlową w 6-ściu egzemplarzach i następnie przesyłane do legalizacji do Konsulatu. Jeżeli do jednej przesyłki załącza się więcej zezwoleń importowych, eksporter musi na odwrotnej stronie zezwolenia dokładnie podać o jaką część przesyłki chodzi i wymienić jej wartość c.i.f. Nadawca nie może wysyłać kilku przesyłek za jedną fakturą. W porcie przeznaczenia agent celny nie może przeprowadzić bowiem w takim wypadku odprawy celnej.

K O L U M B I A

Przy przesyłkach do Kolumbii w dokumentach wysyłkowych wartość c.i.f. należy podawać również w kolumbijskich pesos. Przy konosamentach "na zlecenie" trzeba zawsze podawać "notify - address", a dla każdej pozycji towarów wartość f.o.b., aby umożliwić obliczenia stawki frachtowej.

Przesyłki do portu Puerto Ricos przyjmowane są tylko z przeładunkiem w San Juan.

Do portów kolumbijskich nie będą przyjmowane towary idące luzem i wymaga się, aby były opakowane przynajmniej w worki.

Zabrania się przywozu niewypatroszonego drobiu, nawet gdy jest przysyłany w stanie mrożonym.

Żelazo budowlane w sztabach nie powinno być przesyłane w pojedynczych sztukach, a wiązane mocnym drutem w wiązki. Każda wiązka powinna być zaopatrzona w znakowaną etykietę.

13. Opakowanie wewnętrzne i znakowanie przesyłek eksportowych.

Istnieją liczne towary, dla których opakowanie wewnętrzne jest tak samo ważne jak opakowanie zewnętrzne. Opakowanie wewnętrzne ma chronić towar przed wilgocią, brudem, tarciem, kradzieżą i obcymi zapachami - podlega więc podobnym wymaganiom, jakie stosuje się dla opakowania zewnętrznego. Głównym jednak celem opakowania wewnętrznego jest najczęściej absorpcja i rozdzielenie wstrząsów, którym podlegają towary w transporcie morskim, a których nie można uniknąć. Aby sprostać zadaniu przeciwdziałania wszelkim wstrząsom, trzęszeniu się i pękaniu przedmiotów, opakowanie wewnętrzne musi być dostosowane do następujących reguł:

- 1/ Między opakowaniem zewnętrznym, wewnętrznym i samym towarem musi znajdować się materiał wiążący, elastyczny, sprężysty i przy tym tak sztywny w czasie całego transportu, aby mógł zapobiec każdemu nagłemu przesunięciu się towarów w danym opakowaniu, o ile nie wróciłoby automatycznie do swego pierwotnego położenia;
- 2/ części polerowane albo wrażliwe na tarcie muszą być izolowane od bezpośredniego kontaktu między sobą oraz opakowaniem.

- 3/ części wrażliwe na złamanie muszą być zabezpieczone od zetknięcia się między sobą i z opakowaniem - najlepiej przez wyścielenie.
- 4/ wszystkie przedmioty zawarte w jednym opakowaniu muszą być tak ułożone, aby przy jakiegokolwiek zmianie pionowego położenia nie nastąpiła żadna zmiana ciśnienia ze strony towaru na opakowanie czy też odwrotnie. Zmiana taka w wypadku przekroczenia ustalonych granic wytrzymałości, elastyczności mogłaby spowodować połamanie i uszkodzenie towaru.
- 5/ Pojemność opakowania należy możliwie jak najzupełniej wykorzystać. Zaleca się zabezpieczenie wszelkich wolnych miejsc przez włożenie mniejszych sztuk. Często nie potrzeba przy tym specjalnych uszczelnień, jak np. przy zaszurowaniu węży i części dodatkowych do samochodu między oponami.

Różnorodne metody jak i wielka ilość materiałów używanych do opakowania pozwalają na zupełne dostosowanie się do wyżej podanych zasad. Przypominamy tylko o niektórych: podwójne skrzyżowanie z wełną drzewną albo innymi materiałami izolacyjnymi. Zalutowane bańki blaszane w zewnętrzny opakowanie. Zabezpieczające sprężyny metalowe dla sztuk ciężkich. Siatki druciane. Pojedyncze i podwójne arkusze tektury karbowanej o najróżniejszym stopniu wytrzymałości. Odpadki wełniane i bawełniane. Wełna drzewna, wióry drzewne, siano i słoma. Płótno lniane workowe i płótno żaglowe. Korek, filc, fibra, celuloza i guma. Papier zwyczajny, natłuszczony, woskowany w arkuszach lub w kawałkach. Papier do opakowania gazotowy i jedwabny.

Umiarowe zwilżenie wiorów drzewnych zwiększa ich elastyczność i sprzyja wytwarzaniu się kurzów i pyłów. Wówczas jednak przy zetknięciu planią one aluminium i złoto. Siano, słoma, odpadki bawełniane, stare worki i szmaty użyte jako materiał opakowaniowy podlegają w niektórych państwach przepisom sanitarno - policyjnym, a w innych stosowanie ich jest zabronione. Papier drukowany użyty jako opakowanie podlega również cenzurze. W pewnych państwach, niektóre z wyżej wymienionych materiałów opakowaniowych podlegają specjalnym opłatom celnym.

Przy właściwym zastosowaniu podanych metod i materiałów samo opakowanie wewnętrzne winno być tak mocne, aby uchronić towar przed złamaniem lub uszkodzeniem nawet w tym wypadku, gdy opakowanie zewnętrzne nie wytrzyma ciśnienia. Nadto dla pakującego powstaje pytanie do jakiego stopnia może szafować materiałem opakowaniowym, aby nie stał się nierentowny z punktu widzenia gospodarstwa. Utrzymanie właściwego umiaru i granic zależy przede wszystkim od fachowości i zdolności pakującego. Sposób opakowania nie jest nawet równomierny dla wszystkich stron opakuwanego przedmiotu, które nie muszą być tak samo wrażliwe. Należy zawsze pamiętać o odporności opakowania zewnętrznego i wewnętrznego i o niebezpieczeństwach na które narażony jest towar w czasie podróży. Przy towarach wrażliwych o niesymetrycznych kształtach, szczególnie trudnych do opakowania, należy zawsze zasięgnąć rady fachowców danej dziedziny opakowania. Niekiedy rady uzyskać można również w towarzystwach ubezpieczeniowych, które prowadzą dokładną statystykę wypadków i szkód z opisem przyczyn powstania.

Znakowanie sztuk opakowanych jest tak samo ważnym elementem, jak każda praca a o ile się ją zaniedba, może mieć gorsze skutki niż zaistnienie innych braków w opakowaniu. Myl - na ekspedycja, niedotrzymanie terminu dostawy, kary celne i inne koszty dodatkowe wszelkiego rodzaju, a nawet całkowita strata przesyłki na skutek niedbałego znakowania, nie są - rzadkością. Nie zawsze pamięta się o tym, że również odnoś - nie znakowania w handlu zamorskim istnieją większe wymagania niż w handlu wewnętrznym i w lądowym handlu zagranicznym.

Znakowanie winno być przeprowadzone w następujący sposób:

- 1/ znaki i numery na sztukach pakowanych muszą być zupełne i w najdrobniejszych szczegółach zgodne z danymi w dokumentach,
- 2/ każde dalsze opisanie sztuk pakowanych, które nie należy do znakowania /np. wysyłający, numer zlecenia, waga, objętość itp/ należy oddzielić wyraźnie od cech i wykonać możliwie w innym kolorze, mniejszymi cyframi i literami.
- 3/ znakowanie musi być krótkie i jasne, ujęte najlepiej w 2 - 3 literach, w 2 - 3 cyfrowej liczbie oraz obejmować nazwę portu wzgl. miejsca przeznaczenia. Jeżeli przesyłka składa się z większej ilości sztuk, numeracja musi być podana bieżąco. Należy unikać dłuższych wyrazów, większej ilości liter, dłuższych cyfr lub serii cyfr, cyfr łamanych i znaków geometrycznych. Próba przyjęcia jako cech długich numerów np. zlecenia wysyłkowego wzgl. wydania jest fałszywa. Jest to wygodne dla biur wysyłkowych, ale może spowodować nieprzyjemne konsekwencje w portach wyładowniczych i w urzędach celnych. Numery, a nawet podwójne numery bez towarzyszących liter nie są praktyczne w zastosowaniu.
- 4/ nie należy znakować przesyłek wolną ręką - pędzlem albo ołówkiem kolorowym. Należy stosować kaligrafikę, albo szablony i stemple gumowe.
- 5/ o ile znaki zamieszcza się na drzewie, musi ono być gładkie, dobrze zheblowane. Należy starać się o mocne znakowanie farbą, która przeciwstawi się starciu i zamazaniu w czasie podróży. O ile znakuje się na materiałach miękkich, przepuszczalnych, należy to czynić ostrożnie tak, aby nie uszkodzić zawartości paczki. Przy znakowaniu na metalu, trzeba wybrać miejsca chronione i posługiwać się farbami odpornymi na działanie wody - w innych wypadkach należy znaki wygrawerować względnie zastosować tabliczki metalowe ze znakowaniem.
- 6/ przy znakowaniu szablonami należy pamiętać, że niektóre litery jak np. B, E, P, O, C, G, D i niektóre cyfry jak 3, 8, 9, 6, 0 należy tak przedstawić, aby nie powodowały omyłki. Zagraniczni robotnicy portowi często z trudnością sylabizują nawet bez błędu przeprowadzone znakowanie.
- 7/ używana farba lub atrament musi szybko schnąć, być odporna na działanie wody i nie dać się zmyć. Na ciemnym tle należy znaki wykonywać jasnymi farbami, na jasnym ciemny-

mi. Istnieją liczne aparaty do znakowania z automatycznymi ładunkami i zaleca się je stosować. Pociągnięcie znaków szlakiem chroni je i zwiększa ich widoczność.

- 8/ górne dna skrzyń nie są właściwym miejscem dla przeprowadzenia oznakowania, gdyż otwiera się je w urzędach celnych i łatwiej mogą być zamienione. Przy sztukach zasztuczonych jedna na drugiej nie można również znaleźć i zidentyfikować znaków. Znaki należy więc umieszczać na przynajmniej dwóch, a jeszcze lepiej na wszystkich bocznych ścianach, zaś powtórzyć na etykietach którą wkłada się do wewnątrz skrzyni.
- 9/ Każdy napis na skrzyni, pochodzący z poprzedniego oznakowania, należy bezwzględnie usunąć. Obowiązuje to również przy przeprowadzeniu przeznaczenia poszczególnych sztuk już w czasie transportu.
- 10/ przy opakowaniach materiałowych, których nie można wyraźnie znakować, do każdej sztuki należy mocno przyszyć kawałek materiału lnianego z nadrukiem. Można też umocować z tablicą metalową lub z drzewa w miejscach, gdzie byłyby chronione przed zderzeniem. Do każdej sztuki wskazane jest przyczepienie co najmniej dwóch tablic ze znakami.
- 11/ nie opakowaną stal w sztabach i podobne sztuki należy o ile możliwe znakować z obu końców, aby przy sortowaniu nie trzeba było ciągle szukać oznaczonego końca. Jeżeli nie można znakować dwóch stron, należy to zrobić na grubszym końcu. Wszystkie znaki należy silnie przymocowywać. O ile ładuje się więcej gatunków towaru, poszczególne partie powinny być znakowane tymi samymi kolorami. Ważnym jest aby farba olejna dobrze trzymała, gdyż narażona jest w czasie podróży na starcie.
- 12/ żelazo płaskie w sztabach i prętach oraz żelazo zbrojenie - we o średnicy 5/8 cala, kantówki żelazne o długości do 4 cali, należy mocno wiązać przy pomocy drutu albo żelaznych banderoli i zaopatrzyć w metalowe etykiety z wrytymi znakami i numerami. Rury wszelkiego rodzaju o zewnętrznej średnicy do 2 cali należy wiązać przynajmniej w 3 miejscach i zaopatrzyć etykietami metalowymi. Przy rurach o większych średnicach, których nie można wiązać, przynajmniej każda 20-sta sztuka powinna otrzymać metalową etykietę. Wszystkie sztuki muszą być nadto oznaczone pierścieniem z farby olejnej. Należy unikać niebieskiego koloru, który jest niewidoczny na żelazie.
- 13/ opakowanie morskie nie jest miejscem, które należy wykorzystać dla celów reklamy. Nadmierna, niepotrzebna ilość napisów myli robotnika, który w obcych portach ma już dość trudności z odcyfrowaniem koniecznych znaków. Jaskrawa reklama zwraca też uwagę złodziei. Z tego też powodu często zaleca się zmienić zupełnie znakowanie, a nawet opakowanie i sposób otwierania, aby trudniej było zidentyfikować zawartość coli.
- 14/ o ile podaje się ostrzeżenia w słowach, należy je umieścić w językach tych wszystkich państw, przez które przechodzi dana przesyłka i wg. ogólnie przyjętych skrotów.

Jednym z najbardziej złośliwych nieprzyjacieli w handlu zamorskim jest rutyna. Doświadczeni fachowcy z dziedziny opakowań często skłaniają się do opinii, że to co wytrzymuje próbę w jednej dziedzinie, może być stosowane też i w innej. Doświadczenie jest bezwzględnie rzeczą bardzo cenną, ale musi być stosowane z umiarem i rozsądkiem. Zbyt szybkie wnioski mogą mieć najgorsze skutki. Doświadczenie zdobyte na jednym towarze nie musi również obowiązywać w stosunku do drugiego. Przepisy obowiązujące w jednym porcie przeznaczenia nie muszą być stosowane również w drugim. Zasady przyjęte dla przesyłek wysyłanych w lecie nie zawsze odpowiadają warunkom stawianym w czasie transportu zimowego. To co stosowano na jednym statku nie będzie się opłacać na drugim. Wiadomo, że wytyczne w handlu zamorskim są o wiele bogatsze i podlegają z tego względu o wiele większym wahaniom i zmianom niż w handlu wewnętrznym.

Kto chce dobrze i tanio pakować nie może stosować się do starych metod, lecz musi uważnie śledzić wszelkie innowacje i modernizacje na tym odcinku. Stały rozwój techniczny zmienia bowiem z jednej strony sam towar przeznaczony do przesyłki który stawia odmienne wymagania odnośnie opakowania, z drugiej strony produkuje się nowe towary, dla których trzeba tworzyć nowe opakowania. Rozwój ten polepsza i rozszerza również rodzaj materiałów do opakowania i same metody pakowania - o czym należałoby zbierać najświeższe informacje. Na tym polu, gdzie wszystko stale podlega ewolucji, gdzie nie ma rozwiązań definitywnych, a jedynie czasowe, które zawsze mogą być zmienione, inteligencja i sumienność pakującego znajdującego swój wyraz w racjonalizatorstwie i współzawodnictwie jakościowym winny przynieść szereg nowych rozwiązań trudności istniejących na tym odcinku.

14 Transport węgla: Polska - Austria - "Verkehr" 46 z 17.XI.

Przepisy obowiązujące od dnia 1. listopada 1951 r. dla transportów tranzytowych węgla polskiego via Czechosłowacja do Austrii odnośnie obliczania frachtu mówią że: dla transportów tych za przebieg kolejami czechosłowackimi stosuje się jednolitą taryfę tranzytową i taryfikuje się węgiel -- wszelkiego rodzaju wg. nośności załadowanego wagonu - klasa taryfowa 8.

Fracht za wagon 10 tonowy wg. klasy 8-mej wynosi w relacjach:

| | | |
|----------------------------------|-----------|------------------|
| Vrbice Gr. - Breclaw | - 201 km. | - 60 rb/10 ton |
| Petrovice i Bohumina-Breclaw | - 214 km. | - 63 rb/10 ton |
| Vrbice Gr i - Horni Dvoristi Gr. | - 474 km. | - 141 rb/10 ton |
| Petrovice Gr-Horni Dvoristi Gr. | - 487 km. | - 147 rb/10 ton. |

Dla wagonów 1^{1/2}-t. oblicza się fracht wyższy o 50%,
dla wagonów 20-t. oblicza się fracht wyższy o 100 %.

O ile nośność wagonu waha się w granicach od 20 - 25 t., bez względu na stopień jego wykorzystania dolicza się dopłatę w wysokości 25%, dla wagonów od 25 - 30 t. dodatek 50%, przy wagonach o jeszcze wyższych nośnościach dopłaty mogą się -

gać 100 - 200 %.

Frachty obliczane w rublach będą przeliczane na korony czeskie, wg. oficjalnego kursu walutowego kolei 100 Rb. = 1255 KCs, i następnie na shillingi austriackie wg. kursu 100 KCs = 44,30 ös.

15 Zwyżka szwajcarskiej taryfy kolejowej - "Verkehr" 46 z 17.XI.51

Na konferencji prasowej z dn. 6.XI.1951 r. ogłoszono zwyżkę szwajcarskich taryf kolejowych obowiązującą od dn. 1.I.1952 r. dla ruchu towarowego i od dn. 1.IV.1952 r. dla ruchu osobowego.

Przy nowym opracowaniu taryfy towarowej dążono do uproszczenia i większej przejrzystości. Stawki za transport drobnicy zostaną podwyższone o 5%. Dotychczas stosowano stawki obliczane "ad valorem", w nowej taryfie stosować się będzie stawki "od wagi". Dla produktów rolniczych pochodzenia krajowego przewiduje się 30% zniżkę stawek.

Ładunki wagonowe zostaną podporządkowane nowej taryfie towarowej, podzielonej na 11 klas towarowych. Ogólne stawki za przewozy całowagonowe zwyżkowały o 5%. Stawki za bagaż i przesyłki ekspresowe nie zostały jeszcze ustalone.

16 Przepisy dla ruchu lotniczego na Środkowy i Daleki Wschód - "Transport" 46 z dn. 16.XI.1951 r.

Swissair donosi, że wg. meldunków z lotnisk Bliskiego Wschodu i lotnisk tranzytowych, przy przesyłkach wartościowych, przesyłanych pocztą lotniczą na Środkowy i Daleki Wschód oraz do Australii, a więc dla: zegarków, werków zegarkowych, części zegarkowych, bransolet, cennych tekstylii i jedwabii, nylonów, haftów wiecznych piór itp. należy być związane na krzyż żelaznymi banderolami, żeby w ten sposób zabezpieczyć towary przed kradzieżą:

O ile umocowanie tych banderol jest niemożliwe np. przy małych paczkach, muszą one być zawinięte w szare płótno lniane i dobrze zapieczętowane. Przepisy te obowiązują ogólnie dla przesyłek wartościowych, dla których w deklaracji celnej podaje się wartość powyżej 72.- Fr. za 1 kg.

Towary dostawione nie przepisowo mogą być wstrzymane od dalszego przewozu.

17 Otwarcie nowego wielkiego lotniska w Afryce - "Transport" 47
23.XI.1951 r.

Dnia 10. listopada 1951 r. oddano do użytku nowe wielkie lotnisko Entebbe w Ugandzie. Koszty budowy lotniska wyniosły 350.000 funtów szterlingów. Entebbe jest jednym z największych lotnisk w Afryce i posiada urządzenia dla lądowania samolotów odrzutowych. Entebbe jest ważnym punktem węzłowym dla ruchu lotniczego z Europy i Środkowego Wschodu do Płd. Afryki i dla ruchu wewnątrz Afryki: Wschód - Zachód.

