

BIULETYN

INFORMACYJNY 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. Dyr. Morska

Tylko do użytku służbowego - bez prawa publikacji

25



Numer I.

Gdynia, dn. 20. stycznia 51r.

T r e ś c

Strona

	T r e ś c	Strona
1.	Biuletyn rynku frachtowego	1
2.	Nowy typ statków do przewozu kontenerów	7
3.	Eksport do Izraela	7
4.	Tranzyt przez Turcję do i z IRANU via Erzerum i Iskanderun.	8
5.	Nowa struktura organizacyjna morskich przedsiębiorstw usługowych.	9
6.	Przesyłka towarów niebezpiecznych	12
7.	Sztauerka i trymerka w świetle prawa.	13
8.	Usprawnienie prac przeładunkowych w portach radzieckich /"Morskiej Floty"/	16

1. Biuletyn rynku frachtowego /"Fairplay" nr. 3.527/.

Na rynku frachtowym w ciągu ostatniego tygodnia czarterowano jednostki na przewozy węgla do Anglii. Na pozostałych odcinkach było znacznie spokojniej, co częściowo tłumaczy się brakiem tonażu. Armatorzy obecnie są bardzo ostrożni przy ustalaniu stawek i nie zależy im na zdobyciu klienta, wobec wielkiego popytu na tonaż.

Na odcinku "time-charterów" przeważają czarterowania jednostek na dłuższy okres czasu i to nawet do kilku miesięcy, co tym samym powoduje zmniejszenie się podaży tonażu. Czasami armatorzy zgadzają się na podróże pod balastem, jak np. s/s "Winkleigh", który wyszedł pod balastem z Anglii do portów Płn. Pacyfiku, aby stamtąd zabrać w lutym 1951 r. drzewo do Anglii po stawce sh. 125/-. Inny statek wyruszył pod balastem z N. Zelandii do portów Płn. Pacyfiku, by przewieźć zboże do Indii w marcu 1951 r. po stawce sh. 120/-. Również z La Platy wypłynął statek pod balastem do Takeraði by zabrać rudę do portów Northern Range po stawce \$ 8.50.

Linie konferencyjne podają o dalszej wyższej stawce frachtowych, spowodowanych zwiększonymi kosztami eksploatacyjnymi, jak również przestojami w portach. 20% wyższka obowiązuje przy przewozie towarów z St. Zjedn. do Europy statkami linii, należących do nast. konferencji seglugowych: North Atlantic Continental Freight Conference i North Atlantic French Freight Conference. Wprowadzono 10% wyższkę stawek frachtowych za przewozy między nast. portami: atlantyckie porty St. Zjedn. i Kanady, amerykańskie porty Gelfu, Porty Brazylii, Urugwaju, Argentyny, Filipin, Indochin, Formozy, Korei i Japonii.

Na rynku La Platy na skutek braku tonażu zwyżkoważy stawki frachtowe na przewozy zboża o sh. 7/6 i wynoszą obecnie sh. 97/6 - grudzień/styczeń - za przewozy do Indii.

Na rynku Płn. Pacyfiku Komitet na nowo czarteruje statki na przewozy drzewa do Anglii na warunkach f.i.o.

Australijscy załadowcy zboża poszukują tonażu na przewozy do Indii, Egiptu, Włoch, Niemiec i W. Brytanii. Armatorzy odwołali stanowczo przyjęcie ostatnio notowanych niskich stawek i załadowcy zmuszeni są do występowania z nowymi ofertami. Na rynku Dalekiego Wschodu panuje spokój. Rozwija się jedynie przewóz rudy do St. Zjedn. Kalkutta notuje zamówienia na węgiel do W. Brytanii, przyczym stawka za przewóz do Londynu wynosi sh. 100/-.

Z rynku Morza Czarnego donoszą o dalszym zacarterowaniu 6 jednostek na przewozy zboża do Anglii po stawce wyższej o sh. 4/- za tonę - grudzień/styczeń.

"Fairplay" nr. 3.528 z dn. 4. I. 1951 r.

W ciągu ostatniego tygodnia na odcinku morskiego rynku frachtowego zapanował spokój oraz nastąpiło zwolnienie i zmniejszenie się liczby zacarterowań. Najdotkliwiej odczuwa się ciągły brak tonażu na natychmiastowe przewozy we wszystkich relacjach. Oferty napływają codziennie, stawki frachtowe nadal wy-

kazują tendencję zwykłą. Zwykła waha się w granicach od sh. 2/6 do sh. 5/-, a nawet przewiduje się iż będzie nadal przekraczać górną granicę.

Na rynku zbożowym skutek rozpoczęcia sezonu panuje ożywienie, za przewozy płaci się coraz bardziej zwykujące stawki frachtowe. W rejonach M. Czarnego i La Platy stawka przewozowa zwykowała • sh. 5/-, zaś dla przewozów z portów Gelfu o sh. 7/- za qr. Stawka za przewozy z M. Czarnego wynosi obecnie sh. 75/-. Stawka za przewozy cukru w styczniu z Santa Domingo zwykowała z sh. 57/6 do sh. 80/-.

W dalszym ciągu czarterowano statki na przewozy węgla amerykańskiego do Anglii przy niezmiennych stawkach. Sekoja "time - charterów" była b. czynna i osiągała nawet wysokie bardzo stawki frachtowe dla pewnych przewozów.

Linie konferencyjne podają w dalszym ciągu o zwykłych stawkach frachtowych w poszczególnych relacjach, i to:

- od 1. I. 1951 r. - 15% podwyżka obowiązuje dla ruchu z i do portów atlantyckich St. Zjedn. i Kanady i portów Płd.-Wsch. Afryki.
- od 1. II. 1951 r. - 15% podwyżka obowiązuje dla przewozów z i do portów atlantyckich St. Zjedn. i Kanady i portów Zach. Afryki.

Nowe stawki dotyczą przewozów towarów w kierunku wschodnim oraz z małymi wyjątkami w kierunku zachodnim.

Konferencje żeglugowe Atlantic Continental Freight Co. i North Atlantic French Freight Co. zdecydowały wyrównać poziom stawek do dawnego poziomu, a więc odwołać stawki specjalne obowiązujące od lipca 1950 r. dla ok. 40 towarów. Ulegną one podwyżce • ca. 20%.

Z rynku australijskiego wysyła się obecnie pszenicę do Egiptu, Włoch, W. Brytanii i Niemiec. Niemcy zawarły kontrakt na dostawę 100.000 ton pszenicy i 27.000 ton maki. Sytuacja na rynku Dalekiego Wschodu coraz bardziej się stabilizuje. Rynek Płd. Afryki skarży się na brak tonażu i związane z tym trudności.

Rynek Morza Czarnego pokrywał zamówienia przy nowej stawce sh. 75/- do W. Brytanii, nadto czarterował dalsze statki do Aleksandrii przy stawce od 42/6 sh. do sh. 45/-. Za przewozy fosfatów z Cassablanki/Saffi do Cape Town płacono sh. 63/6 wobec sh. 57/6 kwotowanych w połowie listopada 1950 r. Również stawki za przewozy rudy zwykowały i wynoszą obecnie sh. 45/-, wobec sh. 50/- z początku grudnia 1950r., a jeszcze niższych stawek sh. 19/6 w styczniu 1950 r.

Rynek La Platy odczuwa poważny brak tonażu i kwotuje stawki sh. 120/- /zwykła • sh. 2/6/, za przewozy do Indii. Za przewozy zboża do W. Brytanii płaci się sh. 5/6 do sh. 67/6.

Kwotowania stawek frachtowych.

1. Morze Czarne - W. Brytanii - "Anna M. Goulandris", 3.500 ton, 10%, grudzień - "Ranheim" 4.800 ton, 10%, i "Taxiarchis" 6.700 /7.300 t. styczeń - sh. 70/- przy opcji Antwerpia-Hamburg sh. 67/6 f.o.b. + sztauerka, zboże.

2. Morze Czarne - W. Brytania, "Paolo" II", 7.500 ton, 10%, sh. 75/-, przy opcji Antwerpia-Hamburg sh. 72/6, zboże, styczeń/luty.
3. Gdańsk albo Gdynia - Zach. Włochy, "Agios Spyridon", 6.000 ton, 10%, sh. 42/6, węgiel, styczeń.
4. Gdańsk/Gdynia - Morze Adriatyckie, "Nicolao" i "Lermontov" po 6.500 ton, sh. 47/6, węgiel, styczeń.
5. Helsinki - Aberdeen - parowiec fiński, 800 fm., sh. 135/- per fm., wolny wyładunek, kopalniaki, Scanfin charter, styczeń 22/luty 3.
6. Brema - Japonia - parowiec 9.000 ton, \$ 18.-, f.i.o., sole potasowe, styczeń, 5/15.
7. Rotterdam - Cape Town i Durban, "Walter Scott", 7.700 ton, sh. 85/-, f.o.b., + sztauerka, siarczany amonu, styczeń.
8. Follonica i Portigliani, "Castelbruno", 5.500 ton, 10%, Gdańsk albo Gdynia sh. 50/- f.o.b. + trymerka, piryty, grudzień/styczeń.
9. Tsingtao - W. Brytania/Antwerpia - Hamburg, "Pontoporos", 7.500 ton, 10%, sh. 160/-, przy opcji do Polski sh. 165/-, orzeszki ziemne, luty/marzec.
10. Bangkok + Kolsinhang - Antwerpia - "Vulcano" 9.000 ton, 10%, gross terms, sh. 95/-, ryż w workach, luty.
11. Chittagong - Odessa - "Elekinge", 4.700 ton; fracht ryczałtowy £. 29.000 f.i.o., juta, styczeń.
12. Santos - Antwerpia albo Rotterdam, "Fortune" 8.500 ton, 10%, sh. 75/-, kukurydza, grudzień/styczeń.
13. San Lorenzo i Buenos Aires - W. Brytania, "Monte Navajo", 7.800 ton, 10%, sh. 62/6, ciężkie zboże, makuchy sh. 72/6, przy opcji Antwerpia albo Rotterdam mniej sh. 1/- grudzień/styczeń.
14. Galveston albo Port Sulphur - W. Brytania - "Mohican", 10.000 ton, 5%, \$ 15.- siarka, grudzień/styczeń.
15. Casablanca - W. Brytania - "Leonidas" 7.000 ton, sh. 42/6, fosfaty, styczeń.
16. Kuba - Jugosławia - "Italico", 9.000 ton, 5%, \$ 20.45, cukier, grudzień/styczeń.

"Time- chartery"

1. "ELENI STATHATOS" - 10.500 TDW., \$ 3.95, na okres 3-4 miesięcy, dostawa W. Brytania - Kontynent, styczeń.
2. "MILL HILL" - 10.700 TDW., sh. 25/6, podróż powrotna, dostawa N. Zelandia - styczeń/luty - dostawa zwrotna W. Brytania via Płn. Pacyfik.
3. "BEDFORD QUEEN" - 10.400 TDW., \$ 3.65, na przeciąg 5-7 mies. dostawa Liverpool, styczeń/luty - dostawa zwrotna W. Brytania/Kontynent.
4. "EVAGORAS" - 8.850 TDW., sh. 26/- na jedną lub dwie transatlantyckie podróże okrężne, dostawa Londyn - styczeń.

5. "BEATRIC N."-9.800 TDW., sh. 27/-, jedna transatlantycka podróż okrężna, dostawa Zeebrugge, połowa stycznia.
6. "SILVERWAVE"- 10.275 TDW., sh. 30/6, podróż powrotna, do - stawa Malaje, styczeń 19/luty 5. dostawa zwrotna W. Brytania via Pin. Pacyfik.

Rynek tankowców.

Na rynku tankowców w ciągu ostatniego tygodnia można zeno - tować ił lekkie odprężenie. Stawki frachtowe nadal wykazują ten - dencję zwyżkującą i to szczególnie na odcinku sekcji amerykań - skiej. Na rynku europejskim na plan pierwszy wysuwa się czar - terowanie jednostek na przewozy do portów kontynentu. Wielki popyt na tonaż tankowcy zmusza czarterujących do przyjęcia każ - dej oferty bez względu na wielkość i jakość tonażu.

Charakteryzując r. 1950 na rynku tankowców można stwierdzić stały wzrost stawek przewozowych i to przy lekkiej tendencji zwyżki w pierwszym półroczu oraz nagłych i znacznych podwyżkach w drugiej połowie 1950 r. Kwotowane stawki frachtowe M.O.T. wa - hały się w granicach od M.O.T. + 5% do M.O.T. + 20%, a nawet pod koniec roku M.O.T. + 200%. Stawki U.S.M.C. ulegały waha - niem od -40% do U.S.M.C. + 145%. Wzrost popytu na tonażu tan - kowcy spowodowany został wzrostem popytu na dostawy paliw płyn - nych, przy jednoczesnym poważnym zmniejszeniu się światowej floty tankowców.

Lotniczy rynek frachtowy. /"Transport" 54/50/.

W lotniczych listach przewozowych najczęściej spotykamy się z adnotacją: "franco dostawa". Adnotacja taka jest niewystarczają - cą i niejasną i dlatego uprasza się o dokładniejsze i pełniej - sze wypełnianie listów przewozowych i zamieszczenie nast. uwag:

- "franco - lotniczy port przeznaczenia" =
- "franco - wozdusznyj port naznaczenia" /aerodrom/ =
- "franko - Ankunft Bestimmungshafen" =
- "franco - aé-report de destination" =
- "free airport of arrival".

W przypadku, gdy wysyłający ponosi koszty powstałe w por - cie przeznaczenia, należy podawać nast. uwagę:

- "franco - dom Odbiercy włącznie lub wyłącznie opłaty celne" =
- "franco - dom połączajeszczego wkluczaja ili iskluczaja tamozennyje izdierżki" =
- "franco - Domizil /frei Haus/ - inklusive bezw. exklusive Zollgebühren" =
- "franco - domicile, frais de douane inclus, respectivement exclus" =
- "free domicile - customs charges included excluded respec - tively".

Obliekanie stawek przewozowych dla lotniczych przesyłek drob - niowych.

Beisssair dnoosi:

Dotychczas stawki przewozowe dla lotniczych przesyłek drob - niowych obliczane były od objętości dla tych towarów, które przy obj. 7 dm³ przekraczały wagę 1-go kg. Obowiązywały one

dla przewozów pozazuropejskich.

Od dnia 1. I. 1951 r. stawki dla drobnicy obliczane będą od obj. w stosunku 9 dm³ = 1 kg.

Zwyżka stawek frachtowych Antwerpia - Kongo Belgijskie -
"Verkehr" 1/51

Compagnie Maritime Belge wprowadziła z dniem 1. stycznia 1951 r. 12,5% zwyżkę stawek frachtowych dla przewozów z Antwerpii do Kongo Belgijskiego, zaś dla przewozu towarów w podróży powrotnych do Antwerpii - Hamburg range zwyżka wynosi 10%.

Zwyżka stawek frachtowych do Indonezji "Transport" 5/50.

Konferencja żeglugowa Outward Java Freight Conference ogłosiła zwyżkę stawek frachtowych, obowiązującą od dn. 1. lutego 1951 r. dla przewozu towarów między portami półn. i płd. Europy oraz W. Brytanią, a portami Indonezji. Stawki zwyżkowały o 10%.

Zwyżka stawek frachtowych: Genua- Indie "Transport" 1/51.

Konferencja żeglugowa Western Italy/India Pakistan Ceylon & Burma Conference podaje o wprowadzeniu zwyżki stawek frachtowych od dnia 1. stycznia 1951 r. wynoszącej od 20 - 25%.

Nowe stawki dla ładunków do St. Zjedn. via Kanada - "Transport"
1/51.

Dotychczas dla towarów przesyłanych do St. Zjedn. via Kanada obowiązywały stawki ustanowione przez Continental North Atlantic Westbound Freight Conference. Od dnia 1. lutego 1951 r. obowiązywać będą dla ładunków do St. Zjedn. via Kanada te same stawki jak do towarów przesyłanych tylko do Kanady.

Omówienie stawek frachtowych: Genua- Płd. Ameryka. - "Transport"
1/51.

Dla połączeń żeglugowych: Genua - Płd. Ameryka obowiązują od dn. 1. stycznia 1951 r. nowe stawki pocłowe. Ogólna podwyżka wynosi 10%. Nastąpiło daleko idące różnicowanie klas towarowych, tak że stawki dla niektórych towarów pozostały bez zmian, a nawet zniżkowały; dla innych zaś wzrosły jedynie o 5%. Nowe stawki ustalano w zależności od wagi względnie objętości towarów. Korzystnie kształtują się nowe stawki dla przewozu maszyn rolniczych i przemysłowych. Stawki minimalne zwyżkowały. Dodatek za przeładunek sztuk ciężkich dźwigami pływającymi został zmniejszony. Nowe przepisy obowiązują dla eksportu włoskiego i tranzytu. Uregulowanie stawek dla tranzytu szwajcarskiego nastąpi w najbliższym okresie.

Sytuacja przeładunkowa w porcie Beira. "Daily Freight Register"
16.550

Warunki przeładunkowe w porcie Beira / Portugalska Afryka Wschodnia / uległy znacznej poprawie.

Konwencja regulująca współpracę angielsko - portugalską z dn. 17. czerwca 1950 r. uległa jeszcze dalszemu rozpracowaniu.

Postanowiono m. inn., że od dn. 1. stycznia 1951 r.:

1. linie konferencyjne Płd. i Wsch. Afryki odwołają pobiera -
ny 60% dodatek za towary przywożone z portów europejskich
i angielskich.
2. rząd portugalski wprowadzi nowe przepisy dot. postoju stat-
ków i przeładunku towarów w porcie.
3. rząd portugalski dołoży wszystkich starań, aby doprowadzić
do największego wykorzystania zdolności przeładawczej por-
tu, jak również aby usprawnić i ułatwić transport towarów
z krajów płd. i płd.-wsch. Afryki, powołując do życia w
Salisbury /Płd. Rodezja/ specjalny Komitet Współpracy.

Pobieranie dodatku kongestyjnego na ładunki do Rio de Janeiro.

----- "Transport" 1/51.
Konferencja żeglugowa Continental Brazil Freight Conferen-
ce wprowadziła dodatek tzw. congestion surcharge dla ładunków
idących do Rio de Janeiro, który wynosi 25% i obowiązuje od
dn. 1. stycznia 1951 r. Congestion surcharge płatny jest w
Brazylii i odnotowany zostaje w konosamencie.

Skrócenie terminu ważności stawek frachtowych do Płd. Afryki

----- "Transport" 1/51.

Linie regularne obsługujące porty Płd. Afryki od Chinde
do Walvisbay range skróciły okres ważności stawek frachto -
wych. Dotychczas okres ten wynosił 2 miesiące. Zmienione prze-
pisy postanawiają skrócenie ważności stawek do jednego mie-
siąca, przy jakiegokolwiek ich zmianie.

Skrócenie terminu ważności stawek frachtowych do Indii -

----- "Transport" 51/50.

Konferencje żeglugowe Outward Continental India Conf.,
Western Italy India Pakistan, Ceylon & Burma Co., Ograniczyły
termin bukowania towarów do 30 dni przed odejściem statku, co
z kolei może spowodować dalszą zwyżkę stawek konferencyjnych.

Przedłużenie terminu ważności licencji importowych do Chile

----- "Verkehr" 1/51.

Compania Sud-Americana de Vapores donosi o przedłużeniu
licencji importowych do Chile. Termin ważności upływał z dn.
31. XII.1950 r., a został przedłużony do dn. 28. lutego 51r.,
aby umożliwić terminowe odesłanie towarów.

Terminowa wysyłka faktur konsularnych do Kolumbii. - "Verkehr"

----- 1/51.

Załadowcy zainteresowani są w terminowym odesłaniu faktur
za towary wysyłane do Kolumbii. Nienadesłanie faktur w termi-
nie przez dostawcę spowodować może daleko idące trudności, aż
do wstrzymania odejścia ładunku. Wg. przepisów faktury konsu-
larne przesyłek do Kolumbii muszą być złożone najpóźniej 48
godzin przed odejściem statku w konsulacie kolumbijskim.

Wydawanie konosamentów "Freight - prepaid" przez Konferencję
Bliskiego Wschodu - "Transport" 51/50.

Konferencja żeglugowa Bliskiego Wschodu podaje do wiado -
mości, że konosamenty "freight - prepaid" wydawane będą w

przyszłości jedynie po efektywnej zapłacie frachtu morskiego. Załadowcy często zwlekali z zapłatą frachtu morskiego za towar wysyłany za konosamentem "freight prepaid" i to nawet do kilku tygodni po wydaniu towarów w porcie przeznaczenia. Postępowanie takie narażało armatorów na straty i spowodowało ograniczenie w wydawaniu w/w. konosamentów.

Powołanie do życia nowej konferencji żeglugowej: Marsylia - Lewant - "Transport" 31/50.

Dnia 13. grudnia 1950 r. powołano do życia nową konferencję żeglugową dla linii obsługujących: Marsylia - porty Lewantu. Na posiedzeniu inauguracyjnym wzięło udział 18 przedstawicieli towarzystw armatorskich, jak np. Messageries Maritimes, Lloyd Mediterranés, Gilmore, Devlet Denizollari, Hellenic Mediterranean Lines, Khedivial Mail Line i inne. Opracowanie nowej taryfy konferencyjnej powierzono specjalnej komisji.

Modernizacja portu Haifa "Fairplay" nr. 3.528.

Z państwa Izrael donoszą o przeprowadzeniu dalszych robót inwestycyjnych w celu przeprowadzenia modernizacji portu Haifa. Zakupiono tabor i urządzenia przeładunkowe, wzrosła ilość barek przeznaczonych do przeładunku pośredniego, projektuje się dalszą rozbudowę nabrzeży oraz powiększenie pojemności magazynów. Zdolność przeładunkowa portu wg. obliczeń wzrośnie do 6.000 ton dziennie, wobec 3.000 ton w ostatnim roku.

II. Międzynarodowa wystawa kontenerów w Marsylii - "Transport" 1/51.

Uchwałą Izby Handlowej w Marsylii przygotowują się obecnie II międzynarodową wystawę kontenerów. Otwarcie jej nastąpi wg. planu w okresie targów wiosennych, a więc od 24.V. do 4.VI.1951 r.

2. Nowy typ statków do przewozu kontenerów. - "Transport" 1/51.

Armator duński Det Forenede Dampskibs - Selskab wprowadził do kabotażu duńskiego 2 nowe jednostki przeznaczone specjalnie do przewozu towarów w kontenerach. M/s Axelhus i m/s Riberhus są statkami o specjalnej konstrukcji przystosowanej do przewozu towarów w kontenerach. Obie jednostki o wielkości 488 BRT., posiadają 2 600 ton pojemności, zaś ładownia liczy 54.880 stóp³. Każda jednostka może rozwijać 13,75 węzła szybkości. Statki przyjąć mogą towary zapakowane w kontenerach o rozmiarach: 1,2m. x 1,6m. x 1,9m., które umieszczają się w ładowni i na międzypokładzie. Otwór luki na statku wynosi 28 x 6,5m. Załadunek odbywa się przy pomocy dwóch elektrycznych dźwigów okrętowych o nośności 2 3 tony każdy.

3. Eksport do Izraela.

Przy zawieraniu kontraktów sprzedaży na warunkach f.o.b. porty polskie należy zwracać uwagę na specyficzne warunki, które importerzy izraelscy umieszczają w odnośnych kontraktach i akredytywach.

Zastrzegając sobie bowiem wyłączność przewozu na statkach "Zim Cargo Lines", względnie płatność frachtu morskiego w funtach izraelskich. Statki "Zim Cargo Lines" odchodzą b. nieregularnie i opóźnienia ich dochodzą do szeregu tygodni. Przy akredytywach realizowanych na podstawie "konosamentów shipped" należności ze strony polskiej mogą być przez dłuższy czas zamrożone z powodu oczekiwania towaru na nadejście statku izraelskiego.

Jedynym wyjściem z tej sytuacji jest w wypadku narzucenia przez importera izraelskiego warunków jak wyżej, aby eksporterzy polscy zażądali akredytyw płatnych za przedłożeniem konosamentu "received for shipment", względnie poświadczenia odbioru towaru wystawionego przez polskiego ekspedytora portowego, lub też potwierdzenia maklera "goods receipt".

4. Tranzyt przez Turcję do i z IRANU via Erzerum i Iskanderun.

Zakończono ostatecznie rozmowy handlowe między Turcją i Iranem dot. tranzytu przez Turcję via Iskanderun - Erzerum do Täbrisu. Ogólny volumen przerzutu towarowego oblicza się na 40 do 50 tysięcy ton.

Między Iskanderun a Erzerum : towary mogą być przewożone kolejną. W Erzerum następowaliby przeładunek na samochody perskie, które przewoziłyby towar szesą do irańskiego punktu rozdzielczego Täbris.

Z Iskanderun do Erzerum prowadzi również nowoczesna szesa, pozwalająca na bezpośredni przewóz towarów w relacji Iskanderun - Täbris i odwrotnie bez przeładunku w Erzerum. Przewóz towarów odbywał się będzie przy pomocy samochodów tureckich wzgl. perskich na zasadzie wzajemności.

Jeżeli chodzi o rozliczenia gotówkowe z tytułu tranzytu -- przez Turcję, rząd irański zgodził się na zapłatę w szterlingach

Tranzyt nowym szlakiem rozpocznie się prawdopodobnie wczesną wiosną, co odciąży żeglugę do portów zatoki Perskiej, jak również przewóz drogą pustynną z Bejrut.

Rząd turecki zagwarantował dla szeregu towarów w tej relacji znaczne rabaty dla tranzytu:

TARYFY KOLEJOWE: anulowanie specjalnego 10%-owego dodatku, znanego jako "muamele fergisi".

TARYFY PORTOWE : a/ składowanie: wolne składowanie do 15 dni. Po przekroczeniu tego terminu, obowiązuje stawka zniżona - Tur funtów 0,50 za tonę za każdy następujący po sobie okres 15 dni.

b/ opłaty manipulacyjne: rabat 25% od taryfy obecnej.

c/ ładunek i wyładunek z barek: rabat 50% od taryfy obecnej.

d/ opłaty brzegowe: rabat 50% od taryfy obecnej.

Główne produkty eksportowe Iranu:

Suszone owoce w skrzyniach / winogrona i brzoskwinie/, dywany, jelita, nasiona oleiste, zboże, wełna, bawełna, wełna angorska, skóry, futra itd.

Główne produkty importowane do Irana:

Główne produkty importowe do Iranu:

Cement, żelazo, drut, cukier, maszyny, tekstylna, manufaktura, produkty chemiczne, papier itd.

5. Nowa struktura organizacyjna morskich przedsiębiorstw usługowych.

Zarządzeniem Ministerstwa Żeglugi zmieniona została struktura organizacyjna przedsiębiorstw usługowych na odcinku gos - podarki morskiej.

D o tychczas istniejące przedsiębiorstwa armatorskie:

1. GDYNIA - AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE S.A.
2. ŻEGLUGA POLSKA S.A.
3. POLSKO / BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE S.A.

zaprzestały swoją działalność z dniem 1. stycznia 1951 r. i postawione zostały w stan likwidacji.

W miejsce ich zostały powołane:

1. POLSKIE LINIE ŻEGLUGOWE OCEANICZNE P.P.W. w Gdyni
2. POLSKA ŻEGLUGA MORSKA P.P.W. w Szczecinie
3. POLSKIE RATOWNICTWO OKRĘTOWE P.P.W. w Gdyni.

Każde z powyższych przedsiębiorstw podlegać będzie Centralnemu Zarządowi Polskiej Marynarki Handlowej w Gdyni.

W związku z reorganizacją Polskie Linie Oceaniczne - Gdynia utrzymywać będą następujące linie regularne własnymi i zacharterowanymi statkami:

1. Linia Północno - Amerykańska - ms. BATORY.
2. Linia Północno-Amerykańska - ms. WARYNSKI - ss. LONDON BANKER - ms. SPERO - ms. HOPERIDGE - ms. BLANKVANN - ms. BRANT COUNTY.
3. Linia Indie- Pakistan - ms. MICKIEWICZ - ms. GENERAL WALTER - ms. LONDON CRAFTSMAN - ss. BELFRI -
4. Linia Chińska - ss. KILINSKI - ms. WARTA - ss. PUŁASKI - ms. MIKOŁAJ REJ - ss. KOSCIUSZKO - ms. GENERAL BEM.
5. Linia Gdynia-Hamburg-Antwerpia - ms. WARMIA - ms. MAZURY
6. Linia Gdynia-Hamburg-Rotterdam - ss. PUCK - ms. LUBLIN
7. Linia Gdynia - Helsinki - ss. ŚLĄSK
8. Linia Gdynia - Londyn - ss. DABROWSKI - ss. LECH
9. Linia Gdynia - Hull - ms. CZECH
10. Linia Gdynia-Kopenhaga-Göteborg - ss. HEL
11. Linia Gdynia-Dania-Skandynawia - ms. OKSYWIE

12. Linia Gdynia - Lewant

- ms. MORSKA WOLA -ms.LEWANT
ms. STALOWA WOLA - ms. LE
CHISTAN - ms. MARCHLEWSKI
ss. OLSZTYN - ss. WILHELM
TOMKILDSEN

13. Linia Gdynia - Stockholm

- ms. BUG.

Polskie Linie Oceaniczne będą również eksploatowały na -
stępujące statki trampowe:

ms. KARPATY - ms. TURNIA - ms. RYSY - ms. KOŁOBRZEG
ss. KUTNO - ss. KOLMO - ss. GLIWICE - ss. RATAJ -
ss. BAŁTYK - ss. BIAŁYSTOK - ss. BYTOM - ss. NARWIK
ss. TOBRUK - ss. WISŁA - ss. GOPŁO.

Polska Żegluga Morska Szczecin utrzymywać będzie nast.
linie regularne własnymi i zacharterowanymi statkami.

1. Linia Szczecin-Hamburg-Rotterdam-Antwerpia - ss.HESTMANDEN
2. Linia Szczecin - Stockholm -- ms.NAREW
3. Linia Szczecin - Londyn - Le Havre - ms. ELBLĄG

Polska Żegluga Morska w Szczecinie będzie również eksplo-
atowała następn. statki trampowe:

ss. TORUN - ss. WIELUN - ss. KRAKOW - ss. POZNAŃ
ss. SOLDEK - ms. JEDNOSC ROBOTNICZA - ss. BRYGADA
MAKOWSKIEGO - ss. PSTROWSKI - ss. NAROCZ.

Z dniem 31. grudnia 1950 r. ustaje działalność operatyw-
na wszystkich dotychczasowych przedsiębiorstw maklerskich, a
działalność ich w portach:

Gdynia - Gdańsk - Darłowo - Ustka

przejmie z dniem 1. stycznia 1951 r.

M O R S K A A G E N C J A w Gdyni

naś dla portów:

Kołobrzeg - Swinoujście i Szczecin

M O R S K A A G E N C J A w Szczecinie.

W związku z powyższym uprasza się o stosowanie n/w.
zasad odnośnie faktur za usługi portowe:

1. faktury dotyczące statków, które wyszły z portów przed
upływem dnia 31. grudnia 50 r. należy wysłać z walutą
31.12.50 do dotychczasowych przedsiębiorstw maklern =
skich pod ich bezpośrednim adresem. Listy inkasowe
na te faktury należy przesłać do Oddziału N.B.P. w
Gdyni, za wyjątkiem faktur wystawionych na firmę Bal-
tica Szczecin, które winny być inkasowane w dotych -
czasowym trybie w Oddziale N.B.P. w Szczecinie.

2. faktury odnoszące się do statków przebywających w portach naszych na przełomie roku 1950/51, a dotyczące usług -- świadczonych w roku 1950 winny być wystawione pod datą 31.12.50, adresowane na dotychczasowe przedsiębiorstwa i inkasowane w sposób podany w pkt. 1/. Faktury odnoszące się do usług świadczonych na rzecz tych samych statków w miesiącu styczniu 1951 r. winny być adresowane na przedsiębiorstwa nowe.
3. faktury dotyczące statków, które zawinęły do portów Gdynia, Gdańsk, Ustka i Darłowo w styczniu 1951 r. rozlicza i reguluje przedsiębiorstwo MORSKA AGENCJA W GDYNI.
4. faktury dotyczące statków, które zawinęły do portów Kołobrzeg, Świnoujście i Szczecin w styczniu 1951 r. rozlicza i reguluje przedsiębiorstwo MORSKA AGENCJA W SZCZECINIE.

Równocześnie podaje się do wiadomości, że z dniem 1-go stycznia 1951 r. MORSKA AGENCJA w Gdyni przejmuje zastępstwo rachunkowe dotychczasowych przedsiębiorstw maklerskich: "NAVIGATOR", "AGMOR", "RUMBLE & BURTON", oraz "GAMA". W sprawach uzgodnienia kont i rozliczeń per 31.12.1950 r. informacji udziela Morska Agencja w Gdyni, Starowiejska 47.

Z dniem 1. stycznia 1951 r. zostało powołane nowe przedsiębiorstwo frachtowe pod nazwą:

POLFRACHT - Polskie Przedsiębiorstwo Frachtowania,
Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione,
Gdynia, ul. Waszyngtona 34 .
Adres telegr.: POLFRACHT - Gdynia,

które przejęło prace dotychczasowych firm maklerskich na oddział frachtowania ładunków masowych. Uruchomiło ono dotychczas następujące działy:

- | | |
|-----------|---|
| Dział I | - opracowuje frachtowanie węgla |
| | " paliw płynnych |
| | " statków w "time-charter" |
| Dział II | --opracowuje: frachtowanie rudy |
| | " pirytów |
| | " koncentratów |
| Dział III | - opracowuje: frachtowanie zbóż |
| | " cementu |
| | " śledzi i wszystkich innych ładunków masowych, nie ujętych w pozostałych działach specjalnych. |
| Dział IV | - opracowuje: frachtowanie drzewa |
| | " tonażu chłodniczego lub -produktów wymagających przewozu w pomieszczeniach chłodniczych. |

6. Przesyłka towarów niebezpiecznych - e.d.

W uzupełnieniu artykułu zamieszczonego w Biuletynie Ekon. O. Hartwig S.A. nr. XII. z dn. 20. grudnia 1950 r. podajemy tłumaczenie z "Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu" dot. przepisów obowiązujących w transporcie morskim dla przewozu towarów niebezpiecznych.

Rozdział VI. Przepis 3. - Przewóz towarów niebezpiecznych.

- a/ Termin "towary niebezpieczne" /dangerous goods/ obejmuje:
- materiały wybuchowe / explosives/,
 - gazy sprężone, skroplone lub rozpuszczone
 - materiały żrące /corrosives/,
 - trucizny
 - materiały wydzielające zapalne opary /inflammable vapours/.
 - materiały, które stają się niebezpieczne przy zetknięciu się z wodą lub powietrzem,
 - ciała silnie utleniające /strong oxidising agents/,
 - materiały ulegające samozapaleniu,
 - wszelkie inne substancje, co do których doświadczenia wykazało, że są tak niebezpieczne, iż powinno się do nich stosować postanowienia niniejszego przepisu.
- b. Przewóz towarów niebezpiecznych jest zabroniony, chyba że jest wykonywany zgodnie z postanowieniami niniejszego przepisu.
- c. Materiały wybuchowe, inne niż niżej wymienione, nie mogą być przewożone na statkach pasażerskich:
- bezpieczne naboje /safety cartridges/ i bezpieczne spłonki /safety fuses/,
 - małe ilości materiałów wybuchowych / explosives/, nie przekraczające w sumie 9 kg. /120 lbs./,
 - najwyżej 450 kg. /10 cwt./ innych, jakiegokolwiek materiałów wybuchowych we właściwych opakowaniach, na pokładzie statku pasażerskiego w krótkiej podróży.
- d. Niezależnie od zastrzeżeń punktu c/, materiały wybuchowe mogą być przewożone na statkach pasażerskich, na których zastosowano specjalnie przystosowane środki bezpieczeństwa.
- e. Na statkach przewożących zapalnie płyny powinny być zastosowane odpowiednie ostrożności przeciwko pożarowi lub wybuchowi.
- f. Substancje, które ulegają samozapaleniu /łącznie z pasażerami i innymi produktami roślinnymi, specjalnie gdy są one wilgotne/, nie powinny być przewożone, chyba że zastosowano wszelkie konieczne ostrożności dla zapobieżenia wybuchowi pożaru.
- g. Do towarów niebezpiecznych, dostawionych na statek do przewozu, powinna być dołączona pisemna deklaracja załadowcy, zawierająca dokładny opis przesyłki, zgodnie z klasyfikacją użytą w punkcie a/ niniejszego przepisu.
- h. Z wyjątkiem drobnych przesyłek artykułów chemicznych w ograniczonych ilościach, przesyłki towarów niebezpiecznych powinny nosić znak lub etykietę odróżniającą oraz wskazującą na niebezpieczny charakter tych artykułów. Każdy pakunek

przesyłki powinien być w ten sposób oznaczony, z wyjątkiem wypadku dużej przesyłki, która może być zasztauowana i zidentyfikowana jako jedna całość.

- i. Każdy statek przewożący towary niebezpieczne powinien posiadać specjalną listę wymieniającą te towary, zgodnie z punktem a/ niniejszego przepisu.
- j. Każdy z Rządów umawiających się powinien wydać lub spowodować wydanie szczegółowych reguł dla uzupełnienia niniejszych przepisów. Szczegółowe reguły ustalają opakowanie i sposób sztauowania towarów niebezpiecznych w czasie ich transportu z innymi produktami, jak również zasady sztauowania towarów niebezpiecznych różnego rodzaju.
- k. Postanowienia niniejszego przepisu nie odnoszą się do zaopatrzenia i wyposażenia statku.

7. Sztauerka i trymerka w świetle prawa.

Prace załadowania i wyładowania ładunku na lub ze statku dzielą się na: a/ prace na lądzie i b/ prace na statku czyli sztauerkę i lub trymerkę.

Sztauerkę czyli pracami sztauowania, wykonywanymi przez robotników portowych zwanych sztauerami, nazywamy czynności wpuszczenia towaru do ładowni, ułożenia go tam i zabezpieczenia.

Towary ładowane luzem, a więc towary wsypywane, wrzucane x/ do ładowni statku wymagają natomiast trymerki, prac trymerskich, tj. czynności rozrzucenia, przesypania, rozprowadzenia towaru ładowanego luzem równomiernie po całej ładowni, szczególnie w przestrzeni bezpośrednio pod pokładem i międzypokładami, w które towary przy zesypywaniu nie mogą się dostać. Ludzi wykonujących te czynności nazywamy trymerami.

Mówiąc poniżej o sztauerach lub trymerach mamy jednak na myśli przedsiębiorstwo prac sztauerskich i trymerskich i to socjalistyczne przedsiębiorstwo jeżeli chodzi o kraje o socjalistycznym ustroju.

Stanowisko sztauerów i trymerów w ramach umowy przewozu jest identyczne, stąd też uwagi odnoszące się do jednych są również ważne, o ile nie podano inaczej dla drugich.

Jako oznaczono, sztauerka jest częścią prac przeładunkowych, tą częścią, którą wykonuje się na statku. Rozróżnia się w praktyce za sztauowanie towarów przy załadunku i wysztauowanie przy wyładunku rzeczy ze statku.

Za sztauerkę odpowiedzialny jest "statek". Nadzór nad pracami sztauerskimi jest obowiązkiem kapitana; na większych statkach, gdzie by to za bardzo absorbować kapitana, nadzór ten sprawują jeden z oficerów, stąd zwany oficerem ładunkowym. Wobec czarterującego / na podstawie umowy o przewóz / i wobec odbiorcy / na podstawie konosa - mentu / odpowiada za właściwą sztauerkę zawsze armator. Jest to zasada.

Armator jako przedsiębiorca żeglugowy jest odpowiedzialny wobec zainteresowanych ładunkiem za troskliwe, fachowe / w ramach normalnie wymaganych kwalifikacji kapitana statku i oficerów pokładowych /, a więc właściwe zasztauowanie i wysztauowanie towarów przewożonych.

10

że połowy ówczesnego światowego tonażu/ znajdowało odpowiednie konstrukcje uwalniające armatorów od odpowiedzialności. Obecnie jednak gdy wzrosła znacznie siła interesów niezeglugowych/ Stany Zjednoczone, ale także w starych żeglugowych państwach/, prawodawstwo burżuazyjne przeszło do ochrony stanu posiadania właścicieli ładunków.

x/ Do towarów "ładowanych luzem" należą również towary wlewane do ładowni statku, przy których trymerka nie jest oczywiście potrzebna.

xx/ Literatura: Władysław Sewiński - "Zarys morskich prawa handlowego", Gdańsk, 1946, str. 36 - Jean P. Royackers - "Charte - parties", Anvers 1945, str. 42-43 - T.E. Scrutton - "Charterparties and Bill of Lading" /wyd. XIV/, str. 171-177 - H. Wüstenharter - "Neuzeitliches Seehandelsrecht", Hamburg 1947, str. 170 - Kodeks Torhawłogo Moriepkawania Sojuza SSSR. wyd. Morskoj Transport, Moskwa 1950 r.

9. Usprawnienie prac przeładunkowych w portach radzieckich. "Morskoj Flot" 101/50.

W portach radzieckich wprowadzono nowe usprawnienie przeładunku przez zastosowanie harmonogramu prac. Początkowo wielu robotników odnosiło się do tego nieufnie, uważając, że harmonogram jest zbyt ciężki, że utrudni pracę i zahamuje i - niczyjatywę w czasie działania. Teraz podjęcie to zmieniło się zupełnie. Wszyscy przekonali się, że nowa metoda planowania prac przeładunkowych, łączy plany poszczególnych przedsięwzięć, biorących udział przy przeładunku towaru na statek, ułatwia pracę kierownika robot i daje mu możliwość bezpośredniego wglądu w tok prac.

Szereg przykładów wskazuje już na to, że dzięki za - stosowaniu harmonogramu, udało się zlikwidować długie postoje statków. Przykładem jest s.s. "Mechanik Gerasimow" - załadunek tego statku utrudniała druga ładownia, do której ładowano towar wymagający dużego nakładu pracy, a mianowicie długie sztuki wyrobów metalowych i sprzęt. Harmonogram pracy poprzednich przeładunków wykazał, że praca zatrzymuje się przy załadunku drugiej ładowni. Ostatnio kierownik robot zalecił przyspieszyć załadunek III ładowni, tak aby szybciej dostać się do międzypokładu, poznawszy poprzednio konstrukcję statku i dowiedziawszy się o położeniu istniejącym między ładowniami. Kiedy więc robotnicy trzeciej ładowni dostali się do międzypokładu, poznawszy poprzednio konstrukcję statku i dowiedziawszy się o położeniu istniejącym między ładowniami, ładunek drugiej ładowni można było przeprowadzić z dwu statków, przez lukę drugiej ładowni i przez międzypokład trzeciej. W ten sposób udało się przyspieszyć tempo załadunku i ukończyć znacznie wcześniej pracę. Harmonogram prac przeładunkowych ułatwia również pracę na magazynach, które mogą wydawać towar do burty statku w zaplanowanej kolejności.

Harmonogram prac pomógł też do wykazania trudności, które wstrzymały załadunek. Jedną z utrudnień okazała się nie - wystarczająca mechanizacja prac trymerskich ładowni. O ile przy przeładunku towarów masowych problem mechanizacji został rozwiązany w mniejszym lub większym stopniu - o tyle przy drobnych ładunkach, jeszcze pewne trudności, które winne zostać pokonane w najbliższym czasie, gdyż podwójcą im się