

# SPOORNIEUWS

*Veel  
meewpret!*



NUMMER 1

FEBRUARI 1963

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN  
CENTRAAL STATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3602

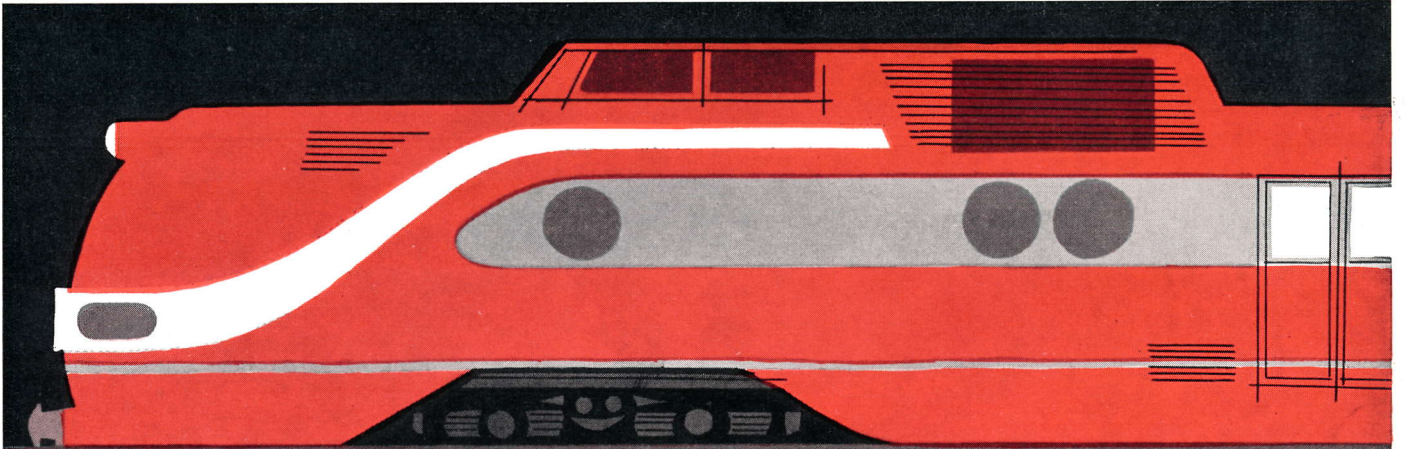
**INHOUD:** De economische problemen van de Spoorwegen in de gemeenschappelijke markt, blz. 3 / Stukgoed, blz. 4 / Het Belgisch tariefstelsel voor vervoer van goederen, blz. 6 / 1.000 km in één nacht, blz. 10 / Douaneformaliteiten, tarief, blz. 11 / De familie „container“ maakt het goed! blz. 12 / In één nacht met mijn auto op de drempel van Spanje, blz. 15 / Tariefberichten. - Europese pool voor Standaard-pallets, blz. 16.

*Texte français sur demande.*



# TEE SAPHIR

brussel / frankfort in 5u.



® B

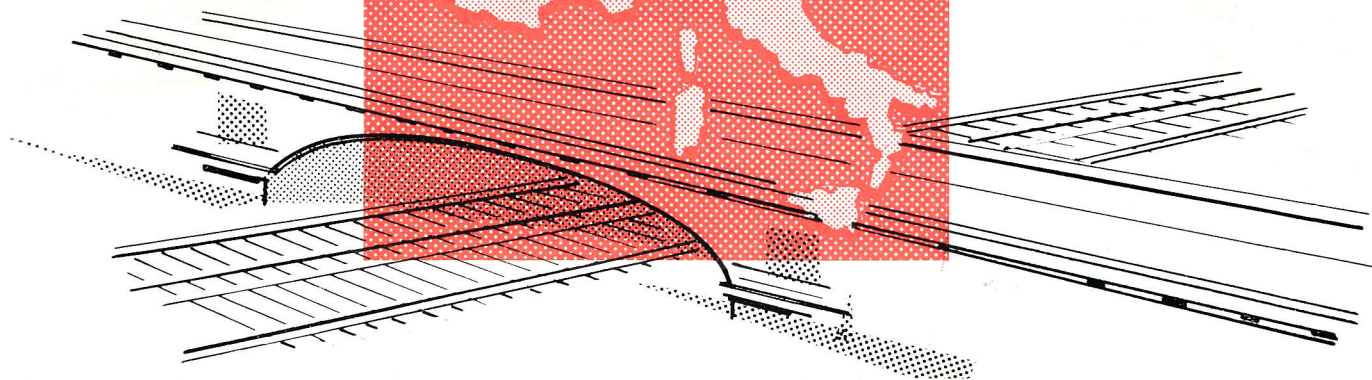




# De economische problemen van de Spoorwegen in de gemeenschappelijke markt

*Op 19.12.62 heeft La Métropole een extra-editie gewijd aan het vervoer binnen het raam van de gemeenschappelijke markt.*

*Hieronder nemen wij, te uwver intentie, het artikel op van Mijnheer M. DE VOS, Directeur Generaal van de N.M.B.S.*



Op het ogenblik dat de gemeenschappelijke markt werkelijkheid wordt, staat de vervoernijverheid voor bijzonder netelige problemen; een aspect daarvan waarover het groot publiek het meest gehoord heeft — ofschoon het niet goed op de hoogte is — is ongetwijfeld het tekort van de spoorwegen.

Sinds de oprichting van de spoorweg en tot de eerste wereldoorlog, dus gedurende driekwart eeuw, heeft de spoorweg over een feitelijk monopolie van het vervoer te land beschikt. Toen was de enige noemenswaardige concurrentie immers die van de waterwegen, doch ze gold slechts in een zeer klein aantal verbindingen.

Die toestand moest onvermijdelijk de hele wetgeving van het vervoer beïnvloeden en zelfs bepalen; men kan begrijpen dat de wetgever de vervoerder die het monopolie bezat, heeft willen beletten van zijn bevoorrechte positie misbruik te maken.

Eerlijk gezegd is het voor de Staat bovendien zeer gemakkelijk gebleken de spoorweg te verplichten bepaalde economische en sociale oogmerken na te streven die voor de openbare besturen van belang waren: zo is er de mutualiteit van de tarieven „ad valorem”, waardoor natuurlijke hulpbronnen van geringe eenheidswaarde, dank zij een goedkoop vervoer, voor exploitatie in aanmerking komen; of de perekwatie van de tarieven, welke maatregel de vitaliteit bevordert van de streken die in geografisch opzicht slechter zijn gelegen dan andere; of ook de verplichting om te vervoeren.

Sinds een veertigtal jaren is de toestand grondig geëvolueerd, zodanig dat het monopolie heeft plaats gemaakt voor een uiterst scherpe concurrentie, die belangrijke verkeersverschuivingen heeft teweeggebracht.

In tal van landen heeft men tot nog toe veel moeilijkheden ondervonden om het wetgevend apparaat, dat vroeger volgens dat monopolie was ontworpen, aan de nieuwe voorwaarden aan te passen.

Er zijn weinig landen die de evolutie zodanig hebben kunnen ordenen dat de verschillende in aanmerking komende vervoertechnieken de plaats hebben gekregen die het beste gebruik van hun intrinsieke eigenschappen voor het algemeen belang waarborgt.

In de meeste gevallen behield men een wetgeving die hoe langer hoe minder was aangepast en aldus ontstonden en groeiden problemen die steeds acuter werden.

Er werd niets ondernomen om de spoorweg zijn vanouds bestaande verplichtingen te onttrekken, maar men liet een anarchistische concurrentie groeien die werd in de hand gewerkt door sterke wanverhoudingen inzake de aanvangsvoorwaarden.

Het is uit die abnormale toestand dat de financiële moeilijkheden van de spoorwegen voortvloeien.

Door de Staat — en zulks is inzonderheid het geval in België — worden aan de spoorwegen stellig vergoedingen verleend die de lasten welke hun nog op eenzijdige wijze worden opgelegd, gedeeltelijk compenseren.

Doch een openbare mening die slecht is ingelicht, zou daaruit kunnen afleiden dat de spoorweg als vervoermiddel is voorbijgestreefd en een last voor de economie vormt. Aldus negeert men natuurlijk de eigenschappen van een vervoermiddel dat voor veel transporten het meest economisch blijft en nog lang zal blijven.

Men kent heel goed de middelen waarmee de huidige toestand kan verholpen

worden: er moeten inderdaad gezonde concurrentievoorwaarden worden tot stand gebracht, zodanig dat elke verzender, zonder uitwendige dwang, de vervoertechniek kan kiezen die voor de gemeenschap zo weinig mogelijk lasten veroorzaakt.

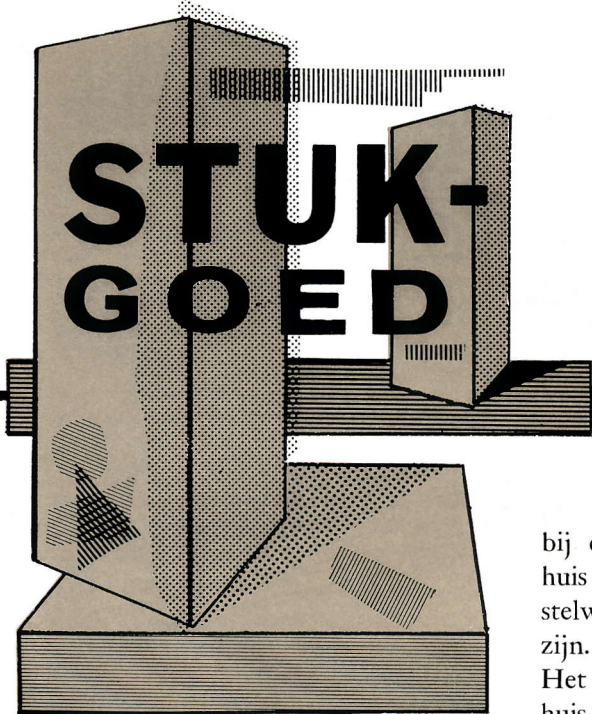
Al hebben in de meeste landen overwegingen van binnenlandse aard de toepassing van dergelijke principes in de weg gestaan, toch doet de evolutie van de politieke kaders de redelijke hoop ontstaan op een sanering van de vervoermarkt.

In de plaats van de traditionele nationale kaders komt er een uitgebreider internationaal kader, dat de uitwerking van nieuwe beleidsregels inzake economie vergt.

Er zijn reeds zes landen, waaronder ook ons land, die in de Gemeenschappelijke Markt verenigd zijn en het Verdrag van Rome legt hun de verplichting op een gemeenschappelijke vervoerpolitiek te bepalen.

Het zou ondenkbaar zijn dat die gelegenheid door de gezagdragers van de Europese Economische Gemeenschap — en inzonderheid door de Raad waarin de vertegenwoordigers van de regeringen der aangesloten staten gegroepeerd zijn en door wie de hoogste beslissingen worden genomen — niet werd te baat genomen om een organisatie van de vervoermarkt tot stand te brengen die, in het algemeen belang, moet gebaseerd zijn op een gezonde en loyale concurrentie, waarbij tevens de leefbaarheid van de ondernemingen verzekerd wordt. Zulks is eveneens een noodzakelijke voorwaarde ter vrijwaring van het rechtmatig aandeel van de Belgische vervoerders in het toenemend ruilverkeer dat de Gemeenschappelijke Markt in het vooruitzicht stelt.





*Dienst aangeboden aan de  
klientele van 1 januari af*

#### A. EXPRESZENDINGEN.

Gelet op de wijzigingen die werden aangebracht in de voorwaarden voor bestelling aan huis van expresgoed en op de beperking van deze prestatie tot een bepaald aantal goed uitgeruste stations, achten wij het nuttig een beknopt overzicht te geven van de diensten die wij onze klanten aanbieden.

##### 1. Bij vertrek.

a. Indien de afzender zulks wenst, kan hij met de expresdienst aan huis laten afhalen (binnen de 3 uren volgende op de aanvraag):

- de zendingen van om het even welk gewicht, in de 20 centra (en ervan afhangende localiteiten) die over geschikte technische middelen beschikken.
- de zendingen tot 20 kg in de 1000 localiteiten waar het station over een besteller beschikt.

Zo de afzender zulks wenst, kan hij natuurlijk altijd zijn colli naar het station brengen.

b. In de andere localiteiten dan die welke onder a) worden bedoeld, is er geen *expresafhaling* aan huis. De spoorweg komt nochtans ook

bij de afzender zijn zending aan huis afhalen met de gewone bestelwagens die op normale rondrit zijn.

Het geldt dan een afhaling aan huis met een ijlgoedbestelwagen, waarvoor slechts het afhaalloon voor ijlgoed wordt aangerekend. De zending wordt pas expreszending op het ogenblik dat het station de zending aanneemt, hetgeen wordt vastgesteld door de uurdatumstempel op het vervoerdocument aan te brengen.

De firma's waar onze bestelwagens de ijlgoedzendingen geregeld komen afhalen, zullen daarin bijzonder belangstellen.

Zij kunnen de gelegenheid te baat nemen om tegelijkertijd hun expreszendingen aan de besteller af te geven.

Natuurlijk kan de afzender, indien hij zulks wenst, altijd zelf zijn zending naar het naaste reizigersstation brengen. Zulks zal zelfs vaak, in zeer dringende gevallen, in zijn belang zijn.

##### 2. Bij aankomst.

a. In de 20 voornoemde centra, alsmede voor de zendingen tot 20 kg, in de localiteiten die afhangen van stations die over een besteller beschikken, geschiedt de bestelling aan huis met de expresdienst, d.w.z. binnen de 3 uren na aankomst van de trein.

De afzender kan natuurlijk een zending „kantoorliggend” opsturen

tegen het overeenstemmend tarief. In dit geval beperkt het station van bestemming er zich toe de geadresseerde te verwittigen.

b. In de andere localiteiten dan die welke onder a) bedoeld zijn, is er geen *expresbestelling* aan huis.

De geadresseerde heeft de keuze tussen de volgende twee mogelijkheden :

- hij kan het colli in het station afhalen;
- hij kan de bestelling aan huis per ijlgoedbestelwagen met de gewone rondrit aanvragen. In dit geval zal hij slechts de bestelling aan huis als ijlgoed betalen. Alvorens om die verrichting te verzoeken, zal hij er in ieder geval belang bij hebben te vragen binnen welke tijd ze kan geschieden en dan kan hij oordelen of hij er wegens de vereiste spoed niet moet van afzien.

N.B. : De afzender kan een expreszending niet *als ijlgoed* aan huis laten bestellen.

##### 3. Aanneming - Aflevering - Bestelling.

De expreszendingen worden in het station doorlopend aangenomen tijdens de uren waarop de stations voor de reizigersdienst open zijn, dus eveneens 's Zondags en op de feestdagen.

Zulks geldt ook voor de aflevering in het station (kantoorliggend) van die zendingen.





De afhaling en de bestelling aan huis geschieden alleen op de werkdagen ('s Zaterdags inbegrepen)<sup>1</sup> en zulks :

- voor de zendingen die tot 19 h toekomen in de 20 centra die zendingen van elk gewicht aan huis bestellen;
- voor de zendingen die om 16 h toekomen in de 1000 localiteiten waar de bestelling aan huis verricht wordt door een besteller van het naaste reizigersstation.

#### B. IJLGOEZENDINGEN.

Wij wensen de aandacht van de afzenders te vestigen op het feit dat de afschaffing van de afhaling en bestelling aan huis 's zaterdags, ook die van de aanneming van goederen in het station met zich brengt.

Er werd inderdaad bepaald dat de geadresseerden die 's zaterdags blijven werken, de zendingen die in de nacht van vrijdag op zaterdag zijn toegekomen, in het station zouden mogen afhalen. Die mogelijkheid brengt met zich dat de

<sup>1</sup> Nochtans zullen de feestdagen die in het midden van de week vallen, d.w.z. die geen „blok” met het week-end vormen, voor de afhaling en bestelling aan huis van expreszendingen, als een werkdag beschouwd worden.

spoorweg de wagens lost en de zendingen op de perrons verdeelt in de „boxen” die bestemd zijn voor de verschillende sectoren van de bestelling aan huis of voor de zendingen die „kantoorliggend” moeten afgeleverd worden.

Daaruit volgt dat de aanneming in het station die in het merendeel van onze installaties geschiedt op dezelfde perrons als die waarop de bestelwagens worden geladen, doch chronologisch op deze verrichting volgt, niet meer zal kunnen verzekerd worden, daar de perrons tot maandagmorgen bezet zijn.

Die aanneming zou trouwens niets veranderen aan de wijze van verzending. De 's zaterdags aangenomen zendingen zouden inderdaad tot 's maandags in het station blijven vermits de ijsgoedvervoertermijn voortaan geschorst is op zaterdag, zowel als op zon- en feestdagen.

#### C. POSTCOLLI.

Zoals de ijsgoedzendingen worden de postcolli in binnenverkeer en de gewone postcolli van het internationaal verkeer 's zaterdags niet meer aan huis afgehaald of besteld, en evenmin op die dag aangenomen in de stations of in de postkantoren.

Daar de „onmiddellijke aflevering” van de postcolli van het binnenverkeer, die in sommige localiteiten was voorzien, is afgeschaft, behoren de afzenders in dringende gevallen gebruik te maken van het exprestarief onder de voorwaarden bij dat tarief bepaald.

De volgende internationale postcolli worden nog 's zaterdags aangenomen, vervoerd en afgeleverd :

vliegtuigpostcolli en „dringende” postcolli (voor bepaalde landen mits een dubbele vracht betaald wordt).

#### D. ZENDINGEN DIE 'S ZATERDAGS MOETEN VERZONDEN WORDEN.

Firma's die 's zaterdags dringende zendingen wensen te verzenden, moeten deze als expresgoed versturen vermits dit doorlopend wordt aangenomen zoals wij zoëven hebben uitgelegd. Ingeval de expresbestelling aan huis ter bestemming is ingericht en indien de afzender deze verrichting heeft aangevraagd zal de 's zaterdags aan het station afgegeven expreszending, zeker 's maandags 's morgens aan de geadresseerde worden afgeleverd (behalve indien die maandag juist een feestdag is).

#### E. NIEUWE VERVOERDOCUMENTEN.

Om alle twijfel weg te nemen die zou gerezen zijn, bevestigen wij voor de geadresseerden van het wegcentrum Brussel de mededeling die wij hun gedaan hebben (wel is waar wat al te onopvallend) op bladzijde 23 van ons octobernummer 1962. Daarin werd gezegd dat de nieuwe vervoerdocumenten niet gelden voor de gebruikers van het verzendingsbulletin — mechanografische kaart van Brussel Thurn en Taxis.





## *Het Belgisch tariefstelsel voor het vervoer van goederen*

*In een reeks vroeger verschenen artikelen hebben wij voor onze lezers een uiteenzetting gegeven over de principes van tarifiering van de bij wagenlading vervoerde goederen.*

*Wij zullen deze uiteenzetting later aanvullen met de monografie over enkele belangrijke, rechtstreekse, internationale tarieven van algemene betekenis.*

*In afwachting bespreken wij de tarifiering van het stukgoed.*

### **VERZENDING VAN STUKGOED**

De stukgoedzending — waarvoor de afzender niet het uitsluitend gebruik van een wagen vraagt — komt in België voor in drie verschillende vormen :

- het postcollo, één collo van ten hoogste 5 kg in binnenverkeer en van ten hoogste 20 kg in internationaal verkeer,
- de gewone ijigoedzending, waarvan het gewicht hoger is vermits het minimum, dat als basis voor de bevrachting dient, 10 kg bedraagt,
- de expreszending, die op de snelste wijze wordt vervoerd, in principe met reizigerstreinen.

In de hiernavolgende uiteenzetting wordt het vervoer en de tarifiering van de postcolli in binnenverkeer en in internationaal verkeer besproken.

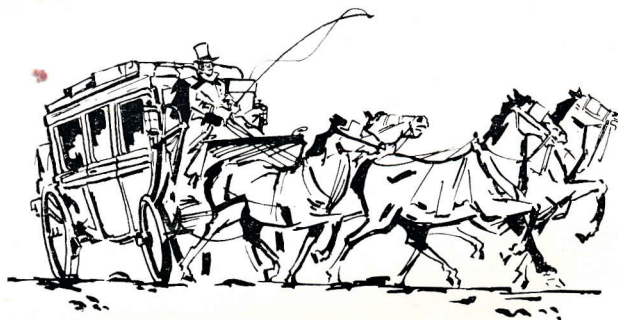
### **HET POSTCOLLO IN BELGIË**

In tegenstelling met wat men volgens de benaming „postcollo” zou kunnen onderstellen, wordt de dienst der postcolli in België niet door de post maar wel door de NMBS gereguleerd en uitgevoerd. Vanwaar komt dan die benaming? Laten wij eerst en vooral aanstippen dat het „postcollo” een overblijfsel is uit de tijd der postkoetsen daar, lang voordat de spoorwegen bestonden, de post naast brieven en reizigers, ook colli vervoerde.

En nog in onze dagen heeft de post in bijna al de landen de exploitatie behouden van een dienst voor het vervoer van colli, hetzij in streken die niet of onvoldoende door de spoorweg worden bediend, hetzij krachtens monopolies of oude voorrechten waarvan de post geen afstand wenst te doen.

De post laat trouwens veelal een groot aantal van haar colli per spoor vervoeren, doch in haar eigen rijtuig, die postrijtuigen genoemd worden.

In België echter, waar de spoorwegen spoedig een grote uitbreiding hebben genomen, heeft de post



zeer vroeg van alle vervoer van goederen van enige omvang afgezien. Inderdaad werd reeds bij de postwet van 1879 het vervoer over de post van colli van meer dan 250 gram uitdrukkelijk uitgesloten (nadien werd die grens op 500 gram gebracht). Daarentegen werd de Minister van Openbare Werken bij een koninklijk besluit van hetzelfde jaar er toe gemachtigd, de bedienden van de post als hulpkrachten van het Beheer van Staatsspoorwegen in de dienst voor de colli van 5 kg en minder te laten medewerken ten einde al de localiteiten van het land er bij te betrekken.

En aldus werd sedert 1879 het vervoer van de colli tot 5 kg gereguleerd en werd het in België door



de Staatsspoorwegen verricht met de medewerking van de post. Dit bleef zo na de oprichting van de NMBS in 1926.

Nochtans was de benaming van postcollo nog niet ontstaan, althans niet voor binnenverkeer; het gold steeds kleine colli ijsgoed of expresgoed, of „kleine pakjes tot 5 kg” en dit tot in 1928, in welk jaar de post, bij een koninklijk besluit, zelf een dienst van kleine colli tot 5 kg oprichtte, welke zij heel natuurlijk „postcolli” noemde. Doch aldra bleek dat het bestaan van die twee parallelle diensten onverantwoord was.

In 1932 kwamen de post en de N.M.B.S. overeen, dat het vervoer van de „postcolli” voortaan door de spoorweg, met de medewerking van de post (en zelfs van de buurtspoorwegen) zou verricht worden. Dit was eigenlijk de doopakte van het „postcollo” van de NMBS.

Wat het internationaal postcollo betreft — waarvan het gewicht tot 20 kg mag bedragen — dit is officieel reeds veel vroeger ontstaan, namelijk in 1880 tijdens een conferentie die te Parijs werd gehouden door de Wereldpostunie (U.P.U.), die praktisch al de landen van de wereld groepeerde. Het geldt in dit geval een zuivere postzending. Nochtans werd het feit dat op het ogenblik van de oprichting van die nieuwe dienst, het vervoer van de kleine colli in Frankrijk, zoals in België door de spoorwegen en niet door de post werd verricht, door de Wereldpostunie erkend en aangenomen. Zulks verklaart waarom het vervoer van de internationale postcolli van den beginne in België door de spoorweg wordt verricht, maar volgens de regels en de tarieven die door de U.P.U. zijn vastgelegd.

Laten wij er nog aan toevoegen, dat zulks eveneens het geval is in Frankrijk en gedeeltelijk, ook in Spanje; in al de andere landen van de wereld wordt dit vervoer door de post verricht.

Laten wij na deze historische inleiding, een meer praktisch gebied betreden en bepalen wat het postcollo eigenlijk is en welk stelsel er voor geldt. Daar er echter een duidelijk onderscheid dient gemaakt tussen het postcollo van het binnenverkeer en het internationaal postcollo, zullen wij die twee categorieën van zendingen afzonderlijk bespreken.

#### POSTCOLLO VAN HET BINNENVERKEER.

Wij hebben gezien dat het een klein collo is met een maximum gewicht van 5 kg, dat de N.M.B.S. in samenwerking met de post en de buurtspoorwegen overal in België vervoert en aan huis bestelt. Het wordt aangenomen in de stations — ook in



sommige buurtspoorwegstations — in de postkantoren en zelfs door de bestelwagens van de N.M.B.S. op hun rondrit.

Het postcollo mag onder rembours verzonden worden of er mag een aangifte van de waarde voor opgemaakt worden (in de beide gevallen tot het beloop van 5 000 F).

Er wordt een eenvormige vaste taxe voor geheven, die moet betaald worden ongeacht het gewicht van het collo. Die taxe omvat de aanhuisbestelling, doch niet de afhaling. Het postcollo is een zeer „snelle” zending, die in zekere zin gelijkgesteld is met een brief over de post. De meeste colli worden inderdaad hetzij door de spoorweg, hetzij door de post, op de werkdag die volgt op die van de aanneming, vóór 13 uur bij de geadresseerde aan huis afgeleverd; enkel die welke bestemd zijn voor localiteiten, die ver verwijderd zijn van de bestelcentrums of die wegens hun gering belang pas om de twee dagen door de bestelwagens worden bediend, worden hetzij na 13 uur, hetzij een dag later besteld. Om tot dit resultaat te komen en rekening houdende met de tussenkomst van de post in een betrekkelijk groot aantal gevallen, moest er een speciale organisatie op touw gezet worden voor de verzending van die colli, waarvan het jaarlijks aantal nagenoeg 7½ miljoen bedraagt, d.i. gemiddeld 25 000 postcolli per werkdag.

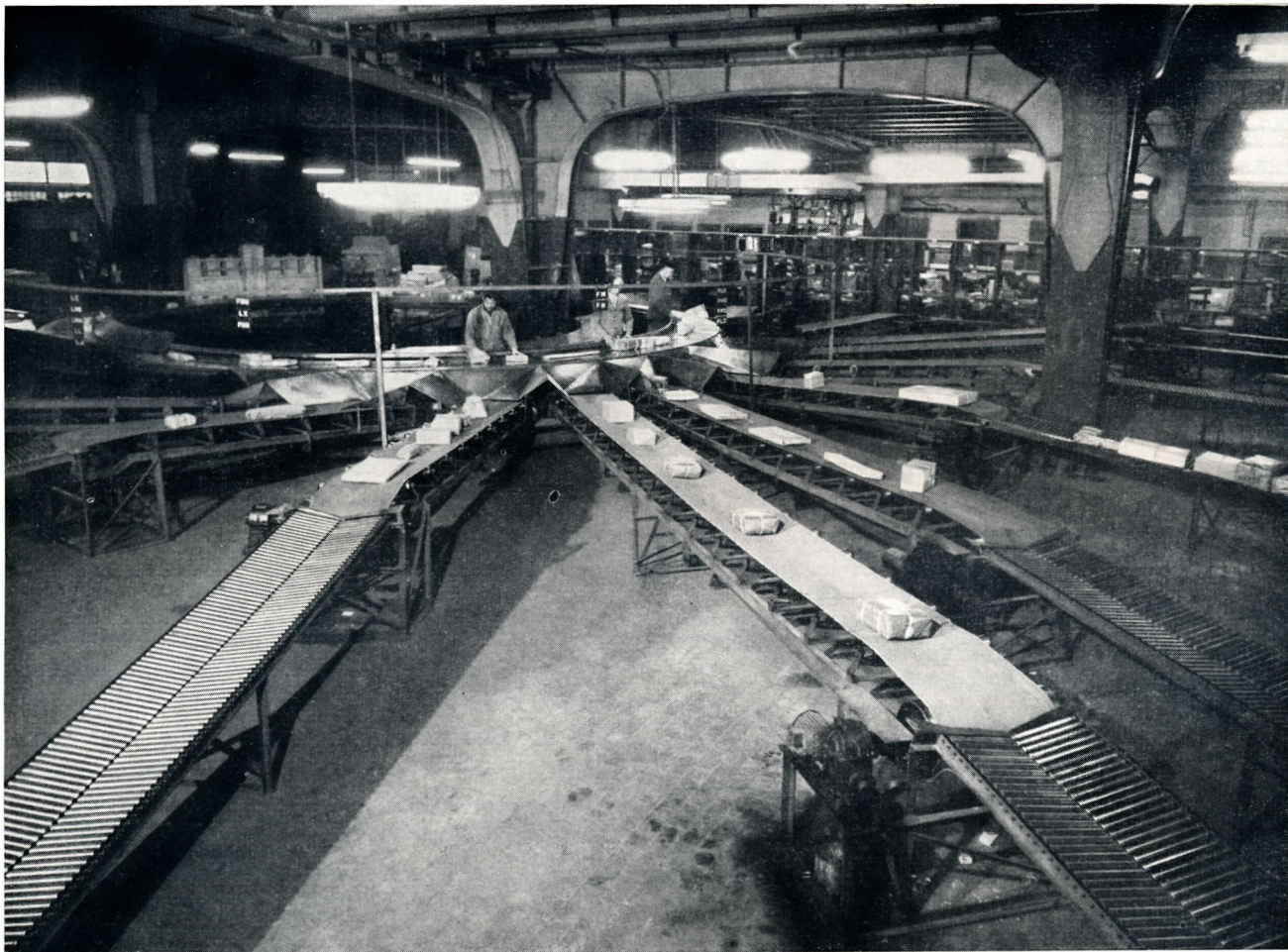
Bij deze organisatie worden in grote trekken, de colli vervoerd door de bemiddeling van 25 concentratie- en uitreikingscentra.

Van de kantoren van aanneming van de zendingen tot de concentratiecentra geschiedt het vervoer met de bestelwagens der wegcentrums van de spoorweg of met reizigerstreinen.

Tussen de concentratie- en uitreikingscentra geschiedt het vervoer zo mogelijk met snelrijdende bestelgoederentreinen die 's nachts lopen.

Daar het postcollo in beginsel zijn uitreikingscentrum uiterlijk 's anderendaags 's morgens na de aanneming moet bereiken, wordt het in voorkomend geval met een reizigerstrein verzonden indien het met bestelgoederentreinen niet mogelijk is die termijn in acht te nemen. In dat opzicht neemt Brussel een bijzondere plaats in. Vanuit het station Brussel-Zuid vertrekken er inderdaad elke nacht een reeks snelrijdende goederentreinen naar de lijnen van Verviers, Aarlen, Bergen, Charleroi, Antwerpen en Oostende. Die lijnen leiden naar verscheidene der voornaamste uitreikingscentra van postcolli.





*Mechanische installatie te Brussel-Zuid bestemd voor het behandelen en het triëren der postcolli.*

(foto Putman)

Er worden dus elke dag, tegen de avond, te Brussel-Zuid geconcentreerd :

- een belangrijk gedeelte van de colli waarvoor het vervoer met bestelgoederentreinen geen voldoening zou geven. Die colli komen te Brussel-Zuid met reizigerstreinen toe (of per vrachtwagen voor die welke te Brussel door Thurn en Taxis verzameld worden);
  - de colli aangenomen in de postkantoren van de Brusselse agglomeratie;
  - de colli die te Brussel-Zuid zelf zijn aangenomen.
- Al die colli samen vormen ongeveer 50% van het totale verkeer (12 tot 13 000 colli per dag, met spitscijfers van 20 000).

Die colli worden volgens hun kantoren van bestemming in een tijdspanne van 4 tot 5 uur gesorteerd en in wagens geladen.

Daartoe beschikt Brussel-Zuid over bovenstaande speciale mechanische installatie : het is een sorteeren verdeelring van 10 m diameter die zonder onderbreking draait en waarop de colli met een lopende band worden aangevoerd. Binnen de ring nemen de bedienden, die de machine bedienen, de

colli op als ze voorbijkomen en laten ze volgens hun bestemming (gekenmerkt door een verdeelnummer) glijden naar transportbanden, waarvan er twaalf zijn. Elk van die banden voert de colli naar een groep vakken, waar ze per uitreikingskantoor worden geklasseerd. Voor het eigenlijk vervoer worden de colli in zakken gestoken die zijn opgehangen aan rekken of worden ze in manden geplaatst (breekbare colli). Zij kunnen dan zonder afdekking op de driewielers geladen worden. Zakken, manden en onafgedekte colli worden dan naar het perron gebracht en in de wagens geladen. In de uitreikingscentra aangekomen, worden de postcolli hetzij aan huis besteld door de bestelwagens van de wegcentrums, hetzij aan de post overgemaakt voor de uitreiking in de zones welke de bestelwagens van de spoorweg niet bedienen.

★★

Wat de verantwoordelijkheid van de vervoerders betreft, is het van belang te weten dat zij voor de gewone colli begrensd is tot 500 F per kg brutogewicht, doch dat de afzenders zich aan deze clau-



sule kunnen onttrekken hetzij door de aangifte van de waarde van hun colli, hetzij door die colli te verzekeren.

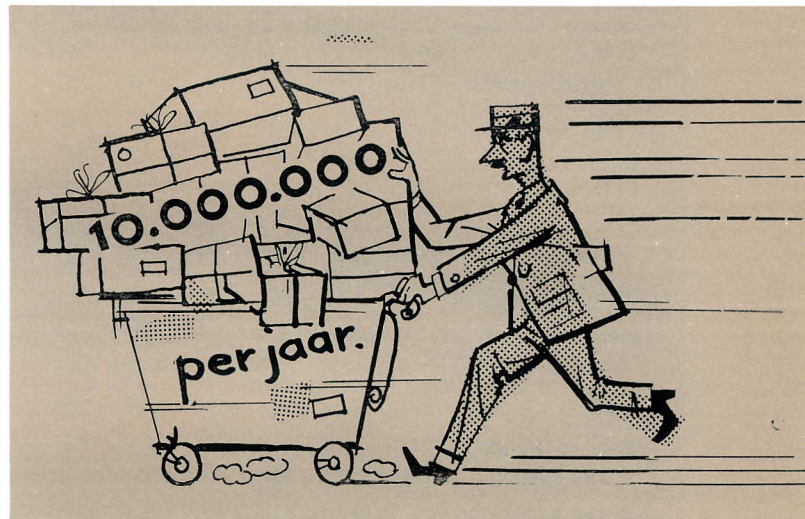
#### INTERNATIONALE POSTCOLLI.

Het internationaal postcollo mag tot 20 kg, 10 kg of 5 kg wegen volgens de verbindingen en kan praktisch over geheel de wereld over alle wegen verzonden worden (te land, over zee) of per vliegtuig (luchtpostcolli). Het wordt in de stations van de N.M.B.S. aangenomen, doch in tegenstelling met het postcollo van het binnenverkeer, enkel in de postkantoren van de localiteiten waar er geen station is en op voorwaarde dat het gewicht niet meer dan 5 kg bedraagt. De luchtpostcolli worden eveneens aangenomen in de kantoren van de SABENA te Brussel en te Antwerpen. De totale vervoerprijs tot de bestemming, die verschilt volgens de verbindingen, doch welke wordt opgemaakt volgens de grondslagen die door de U.P.U. zijn vastgesteld, moet verplicht bij vertrek betaald worden; de invoerrechten in het land van bestemming, de vertollingskosten en de kosten voor bestelling aan huis zijn ten laste van de geadresseerde, behalve voor de colli „vrij van rechten” die evenwel alleen in bepaalde verbindingen worden aangenomen.

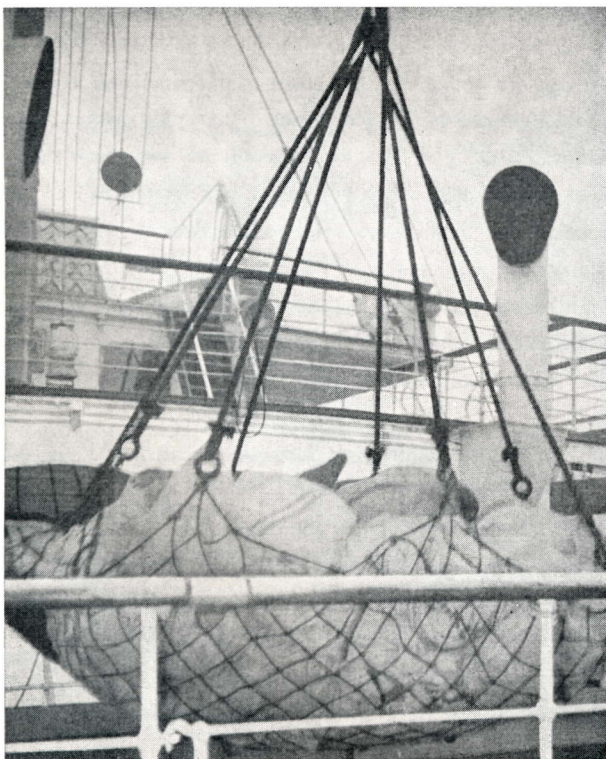
In bepaalde verbindingen kunnen colli eveneens onder rembours verzonden worden tot een bepaald bedrag of mag er de waarde van aangegeven worden. Deze laatste mogelijkheid is van bijzonder belang wegens het feit dat de verantwoordelijkheid van de

vervoerders in geval van verlies of beschadiging bijzonder nauw begrensd is: zulks schommelt tussen 164 en 1148 Belgische frank per collo, volgens het gewicht ervan. Nochtans mogen internationale postcolli eveneens verzekerd worden tegen betaling van een premie die verschilt volgens de landen van bestemming.

De internationale postcolli worden over het algemeen met stukgoedtreinen en niet met reizigerstreinen vervoerd. Zulks verklaart dat in tegenstelling met wat algemeen wordt aangenomen, het vervoer van internationaal postcollo niet bijzonder snel geschiedt. De Wereldpostunie heeft trouwens geen



*De zakken postcolli worden in de mailboot Oostende-Dover geladen door middel van een net.*



enkele vervoertermijn en derhalve ook geen enkele vergoeding voor vertraging bij het vervoer vastgesteld.

Geschiedt het vervoer ervan dus vrij langzaam, dan wordt het gewoon internationaal postcollo daarentegen goedkoop vervoerd en voor de ver verwijderde landen, inzonderheid de landen buiten Europa, is het dikwijls de enige praktische en goedkope verzendingsformule van eind tot eind.

In dringende gevallen beschikken de afzenders over het luchtpostcollo, dat natuurlijk het snelst wordt vervoerd doch dat ook — vooral over lange afstanden — veel duurder uitvalt.

De luchtpostcolli worden geconcentreerd in het kantoor van overgave te Brussel-Noord dat ze aan de SABENA overmaakt voor verzending per vliegtuig.

Het aantal postcolli van het internationaal verkeer dat per jaar door de N.M.B.S. wordt behandeld, belooft nagenoeg 2½ miljoen. Wanneer wij bij dat cijfer, de 7½ miljoen postcolli van het binnenverkeer voegen, dan komen we tot een vrij indrukwekkend totaal van 10 miljoen postcolli per jaar. Zulks bewijst voldoende, naar wij menen, dat deze dienst zowel door het groot publiek als door de beroepsvervoerders wordt gewaardeerd en dat hij aan een werkelijke behoefte beantwoordt.



# VRACHTPRIJZEN

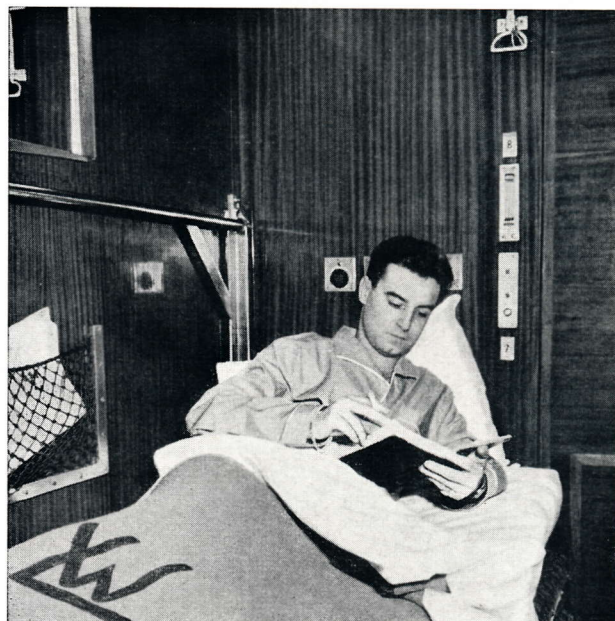
(uitgedrukt in Belgische F)

## GEWONE INTERNATIONALE POSTCOLLI

vanuit om het even welke Belgische localiteit naar om het even welke localiteit in het land van bestemming.

(Zijn niet begrepen in die prijzen, de kosten van tolformaliteiten bij aankomst (maximum 1 goudfrank) en de bestelling aan huis (maximum 0.60 goudfrank) = maximum 1.60 goudfrank = 22 FB).

Bestemmingen	1 kg	3 kg	5 kg	10 kg	15 kg	20 kg
<b>Duitse Bondsrepubiek</b>	22	28	38	71	99	132
<b>Frankrijk</b>	27	35	46	81	112	148
<b>Griekenland via Duitsland</b>	44	68	84	155	—	—
<b>Groothertogdom Luxemburg</b>	19	24	32	57	73	93
<b>Groot-Brittannië</b>	43	54	70	101	—	—
<b>Hongarije via Duitsland</b>	44	56	70	134	190	250
<b>Italië via Frankrijk</b>	33	43	57	109	155	205
<b>Italië via Frankrijk-Zwitserland</b>	40	52	66	130	186	246
<b>Nederland</b>	22	28	38	71	99	132
<b>Oostenrijk via Duitsland</b>	36	46	59	110	143	189
<b>Zwitserland via Frankrijk</b>	28	36	48	92	130	172
<b>via Luxemburg</b>	35	44	58	110	153	200
<b>Tsjecho-Slowakije via Duitsland</b>	37	47	61	113	166	222



## 1.000 KM IN EEN NACHT

Deze slogan die een paar jaar geleden door de spoorweg werd gelanceerd, wint elke dag nog aan belangrijkheid.

Brussel - Milaan en Brussel - Salzburg waren de eerste twee verbindingen die in het kader van deze campagne onder de schijnwerper werden geplaatst.

Milaan en Salzburg zijn evenwel niet de enige bestemmingen die men vanuit Brussel na een rustvolle nachtreis in slaap- of ligwagen kan bereiken.

Weet u dat de „Oostende - Wien Express” die rond half zes 's avonds Brussel verlaat, te 10 u 's morgens Wenen aandoet en dan een kleine veertienhonderd kilometer heeft afgelegd. Ook Berlijn ligt in één nacht binnen uw bereik: aankomst 7 u 40.

Een verbinding waarop wij echter niet mogen nalaten heel speciaal uw aandacht te vestigen is Brussel - Kopenhagen. Vanaf het in voege gaan van de Zomerdienstregeling op 26 mei a.s. zullen de  $\pm 1.240$  km die ons van de Deense hoofdstad scheiden ook in één nacht overbrugd worden. De Paris - Scandinavie Express doet Kopenhagen te 9 u 15 aan.

U ziet het, de nachttreinen bestrijken een niet onaanzienlijk deel van Europa.

Voeg daarbij het element comfort dat U in slaap- of ligwagen wordt geboden en U komt tot het besluit dat de formule voor talrijke van uw zakenreizen, één rustige slaap is tegen 100 km/u in een van die hotels op wielen.

Win tijd... en reis gerust en uitgerust.

*P.S. De uren in deze tekst geciteerd hebben betrekking op de zomerdienstregeling.*





# DOUANE FORMALITEITEN

## \* T A R I E F \*



In ons nummer van december jongstleden hebben wij, in verband met het internationaal vervoer, gesproken over de mogelijkheid de douaneformaliteiten door de spoorweg te laten vervullen. Het tarief voor die prestaties is nu aangepast om aldus in te gaan op verzoeken tot vereenvoudiging en unificatie geformuleerd door de Europese Economische Commissie en door de Hoge Autoriteit van de Gemeenschap voor Kolen en Staal.

Hierna volgen de voornaamste gegevens van het tarief:

### I. BIJ INVOER.

1. *Stukgoedzendingen, behalve postcolli* (ongeacht of de verrichtingen aan de grens of in een stapelplaats worden uitgevoerd)

zendingen tot 20 kg	: 50 F
zendingen van 20 tot 100 kg	: 80 F
zendingen van 100 tot 200 kg	: 130 F
zendingen van 200 tot 500 kg	: 160 F
zendingen van 500 tot 1000 kg	: 220 F
zendingen van meer dan 1000 kg	: 320 F

2. *Wagenladingen* (ongeacht of de verrichtingen aan de grens of in een stapelplaats worden uitgevoerd)

a. alle bulkgoederen, zonder verpakking noch stouwing, die kunnen gelost worden met de schop, met de grijper of door zwaartekracht en die in open niet afgedekte wagens vervoerd worden:

50 F per wagen

b. andere goederen: 250 F per wagen

N.B.: het begrip „summier onderzoek” of „grondig onderzoek” valt weg. Bovendien zijn er maximumprijzen per homogeen stel of per homogene volledige trein gesteld.

### II. BIJ UITVOER.

1. *Stukgoedzendingen, behalve postcolli* (aan de grens of in een stapelplaats)

zendingen tot 20 kg	: 20 F
zendingen van 20 tot 100 kg	: 30 F
zendingen van 100 tot 200 kg	: 40 F
zendingen van 200 tot 500 kg	: 50 F

zendingen van 500 tot 1000 kg : 60 F  
zendingen van meer dan 1000 kg : 75 F

2. *Wagenladingen* (aan de grens of in een stapelplaats)

a. alle bulkgoederen, zonder verpakking noch stouwing, die kunnen gelost worden met de schop, met de grijper of door zwaartekracht en die in open niet afgedekte wagens vervoerd worden:

40 F per wagen

b. andere goederen: 80 F per wagen

### III. IN DOORVOER.

De taxes voor stukgoedzendingen (behalve postcolli) en voor wagenladingen werden respectievelijk op 20 F per stukgoedzending en op 40 F per wagen gebracht.

### IV. DOUANE BEGELEIDING.

Het vervoer van goederen met douanebegeleiding van een grenspunt naar een stapelplaats (of omgekeerd) of ook tussen twee stapelplaatsen is voortaan kosteloos, wanneer de douaneformaliteiten door de spoorweg worden vervuld.

Worden die formaliteiten vervuld door de afzender, de geadresseerde of een gemachtigde, dan wordt de voor de doorvoerformaliteiten verschuldigde taxe door de spoorweg in rekening gebracht.

### V. POSTCOLLI.

Voor de aangifte van postcolli bij invoer geldt volgend (ongewijzigd) tarief:

- colli tot 1 kg vrij van douanerechten aangenomen als minuties<sup>1</sup>:  
10 F per collo
  - andere colli: 17 F per collo
  - colli „kantoorliggend” aan een stapelplaats geadresseerd en gedouaneerd door toedoen van de geadresseerden (taxe voor afgifte van het collo aan de douane): 5 F per collo
- Er wordt geen taxe geheven voor het

vervullen van de douaneformaliteiten bij uitvoer van postcolli.

\*\*\*

In dit artikel over de douaneformaliteiten wijzen wij er tot besluit nogmaals op, alhoewel wij zulks onze lezers reeds in ons nummer van december jongstleden hebben medegedeeld, dat op de zendingen bij invoer gericht aan een station waar geen stapelplaats is, voortaan een forfaitaire prijs van 200 F per wagen en van 50 F per stukgoedzending wordt toegepast, wanneer de afzender de dedouanering in een bepaalde stapelplaats heeft gevraagd. Dezelfde regel geldt voor zendingen die herkomstig zijn van een station waar geen stapelplaats is, die bestemd zijn voor uitvoer en die, volgens onderrichtingen van de afzender, over een Belgische stapelplaats worden verzonden met het oog op het vervullen van de douaneformaliteiten. Anderzijds wordt de vervoerprijs voortaan berekend volgens de lengte van de vervoerweg gaande over die stapelplaats, doch zonder „wederinschrijving” van de zending op die plaats, noch „splitsing” van vrachtprijs die daaruit zou ontstaan<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Voor toevallige geadresseerden bestemde zendingen die geen handelsartikelen bevatten en waarvan het bedrag der rechten en taxes niet hoger zou zijn dan 10 F.

<sup>2</sup> Onze tarieven zijn degressief volgens de afstand, d.w.z. dat de prijs per ton niet toeneemt in verhouding tot die afstand. De „wederinschrijving” van de zending betekent dat het vervoer in twee delen zou gesplitst worden: a. van de plaats van afzending tot de stapelplaats, b. van de stapelplaats tot de bestemming.

Het staat vast, gelet op de degressie van de prijs volgens de afstand, dat die oplossing duurder zou uitvallen dan die welke er in bestaat de hele verrichting als één enkel transport te beschouwen.



# De familie" container,, maakt het goed!

Het bewijs? Ze gaat op reis!

Zoiets is heden ten dage een teken van gezondheid.

Wij bedoelen hier de „kleine containers" van de spoorwegen. Maar, pas op: ze zijn klein, maar respectabel van inhoud!

Hier is trouwens, zoals voor elke rechtgeaarde familie, de onvermijdelijke „familiefoto".



*Van links naar rechts, een container type C (inhoud 2 tot 3 m<sup>3</sup>), een container type B (1,2 tot 2 m<sup>3</sup>) en een container type A (1,0 tot 1,2 m<sup>3</sup>). U hebt wellicht al begrepen dat het een typefamilie is. Er zijn er inderdaad van alle slag.*

*Wij hebben voor U in de volgende tabel een samenvatting opgemaakt:*



Categorieën	Type A 1 m <sup>3</sup> tot 1,200 m <sup>3</sup>		Type B van + 1,200 m <sup>3</sup> tot 2 m <sup>3</sup>				Type C van + 2 m <sup>3</sup> tot 3 m <sup>3</sup>		
	volle	tralie	volle	volle	volle	tralie	volle	latwerk	volle
Te gebruiken voor	alle vervoer	klein vee	geïsoleerde cont. voor bederfelijke (1) waren (2)		alle vervoer	klein vee	alle vervoer		
Bruikbare binnenlengte m	1,43	1,28 (3)	1,46	1,41	1,65	0,94 (3)	2,03	1,89	2,03
Bruikbare binnenbreedte m	0,83	0,78 (3)	9,92	0,87	1,05	1,02 (3)	1,05	1,10	1,05
Bruikbare binnenhoogte m	0,96	0,51 (3)	1,05	1,13	1,15	0,51 (3)	1,32	1,42	1,39
Inhoud m <sup>3</sup>	1,180	1	1,500	1,400	2	2	2,81	3	3
Benaderende last kg	1.240	1.225	855	1.050	1.190	1.105	1.060	1.120	1.150
Eigengewicht	260	275	645	450	310	395	440	380	350
Aantal vakken	1	2	1	1	1	4	1	1	1

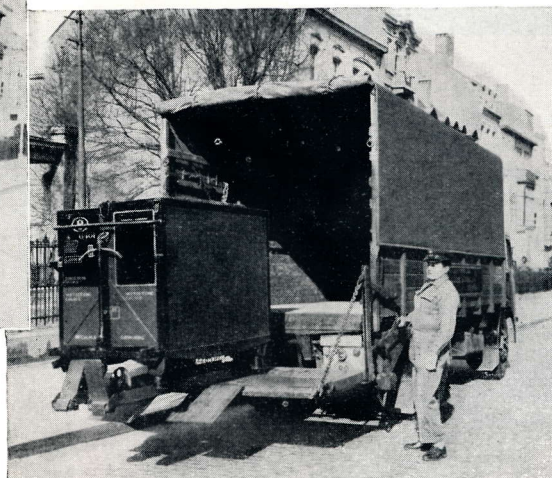
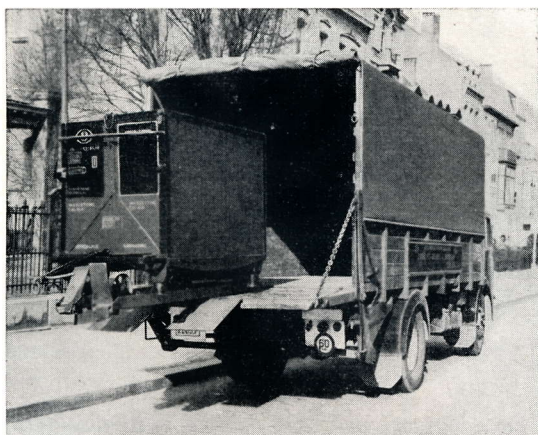
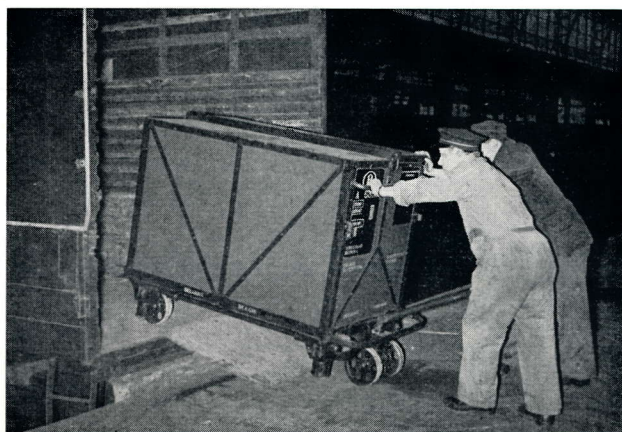
(1) De koeling gebeurt door middel van ijs.

dak).

(2) De koeling gebeurt door middel van droog ijs (openslaand

(3) Afmetingen van elk vak.

De container is een stevige kist voorzien van metalen wielletjes, waarmee hij in de installaties van de gebruiker zonder moeite wordt verplaatst of op een wagen of een vrachtauto gezet.



Het achterpaneel van onze vrachtauto's wordt door middel van een hydraulische inrichting bewogen, zodat de containers op de grond kunnen opgenomen of afgezet worden.

De container is het beste middel voor het volledig „huis-aan-huisvervoer” en de producten moeten onderweg helemaal niet gemanipuleerd worden.

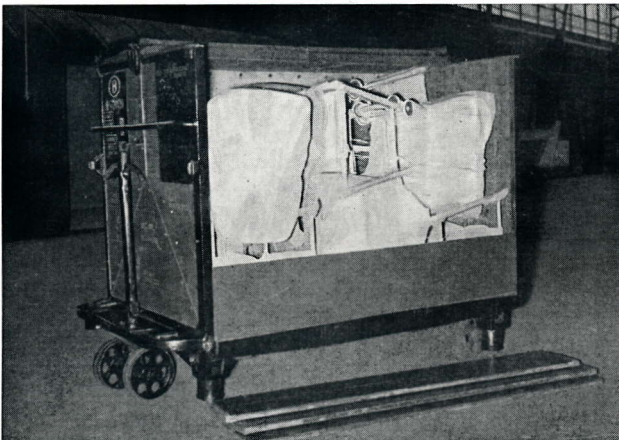
(foto's Putman)





*Tijdens het gebruik kunnen de wieltjes buiten dienst gesteld worden en de container staat „op eigen benen”.*

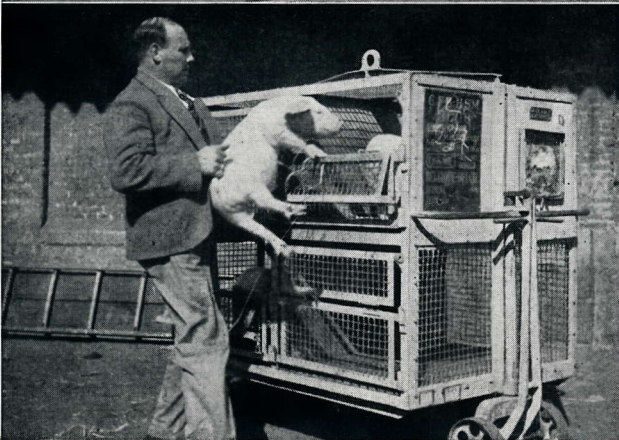
*Bovenaan ziet men een van de twee ringen waarmee de container eventueel met een hijsstoestel kan opgetild worden.*



*Wat kan men in een container vervoeren?*

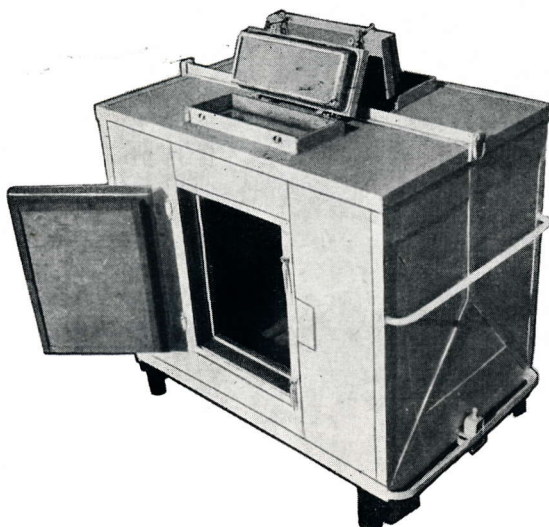
*In één woord: alles.*

*De container is natuurlijk uitstekend geschikt voor breekbare producten. Zijn stevige constitutie vormt een doeltreffende bescherming en er is bijna geen verpakking nodig.*



*Het gaat zelfs helemaal zonder verpakking!*

*Soms volstaat een weinig stro.*



*Dat biggetje zal zijn laatste reis waarschijnlijk in een geïsoleerde container maken.*



Wij moeten nu wel even over tarieven praten: containers voor stukgoed worden behandeld als gewone colli of exprescolli, volgens het door de afzender gevraagd tarief, met dien verstande dat de klant alleen betaalt voor het gewicht van de vervoerde waar, container niet inbegrepen; er is evenwel een minimum gesteld:

1. in binnenverkeer:
  - categorie A : 200 kg per container
  - categorie B : 400 kg per container
  - categorie C : 600 kg per container
2. in internationaal verkeer:
  - categorieën A, B en C : 200 kg per container.

Wordt de container in België gebruikt, dan wordt een gebruiksrecht geheven waarin het afhaal- en bestelloon voor de ledige container begrepen is:

containers van 1 tot 1,2 m<sup>3</sup> : 60 F  
 containers van meer dan 1,2 tot 2 m<sup>3</sup>: 75 F  
 containers van meer dan 2 tot 3 m<sup>3</sup> : 100 F

De zendingen in containers worden naar bijna al de landen van Europa vervoerd.

In internationaal verkeer betaalt men een gebruiksrecht dat geldig is voor het volledig traject, doch dat verschilt volgens het land van bestemming:

Naar de volgende landen	Categorieën van containers		
	A	B	C
	F	F	F
Bulgarije	265	331	397
Denemarken	167	209	250
Duitsland D.R.	167	209	250
Finland	265	331	397
Frankrijk	118	148	177
Griekenland	265	331	397
Groot-Brittannië	118	148	177
Hongarije	216	270	324
Italië	167	209	250
Joego-Slavië	216	270	324
Luxemburg	82	115	148
Nederland	118	148	177
Noorwegen	265	331	397
Oostenrijk	167	209	250
Polen	216	270	324
Portugal	216	270	324
Roemenië	265	331	397
Spanje	167	209	250
Tsjecho-Slowakije	167	209	250
Turkije	314	393	471
West-Duitsland (behalve Saarland)	98	131	163
Saarland	167	209	250
Zweden	216	270	324
Zwitserland	167	209	250

In die prijzen is evenwel niet het afhaal- of bestelloon voor de ledige container begrepen. In België wordt een toeslag van 40 F geheven voor de afhaling of de bestelling. In het buitenland verschilt die (eventuele) toeslag van land tot land.

#### PARTICULIERE CONTAINERS.

De aan particulieren toebehorende containers die overeenstemmen met de door de spoorweg opgelegde bouwnormen, worden door de spoorweg aangenomen.

Voor die containers geldt een zelfde stelsel van vervoerprijzen als voor de „netcontainers”, met de bijzonderheden die voortvloeien uit het feit dat ze geen containers van de spoorweg zijn. Zo wordt vanzelfsprekend geen gebruiksrecht toegepast. Verder worden de ledige containers vervoerd tegen dezelfde voorwaarden als de verpakkingen die moeten dienen of gediend hebben voor een beladen transport, d.w.z. met een vermindering van 50% op de normale prijzen.

In één nacht met mijn auto  
op de drempel van Spanje



DANK ZIJ DE

**AUTO-NACHTEXPRESS**

BRUSSEL (SCHAARBEEK) - NARBONNE

Andere diensten voor AVIGNON - MUNCHEN - MILAAN

Aansluitingen voor ROME - BRINDISI/GRIEKENLAND



# Tarief Berichten

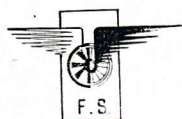


## VERKEER MET OOSTENRIJK.

Invoering op 1.12.1962 van het 3e vervolg op het internationaal tarief voor het vervoer van goederen tussen Oostenrijk en de Belgische zeehavens.

Dit vervolg omvat in hoofdzaak:

- de opneming van nieuwe goederen, nieuwe verbindingen en nieuwe prijzen in een aantal speciale tarieven, alsook in de aanhangsels 1 en 2;
- de wederuitgave van de speciale tarieven 101 (Minerale oliën en mineraalolie-destillaten) en 104 (Plantaardige vezels).



## VERKEER MET ITALIE.

Wederuitgave op 1.12.1962 van het Internationaal Tarief 2430 voor brandstoffen van België naar Italië en van het internationaal tarief 2431 voor producten van de ijzerenijverheid tussen België en Italië.

In deze wederuitgave is rekening gehouden met de tariefhervorming bij de SNCF op 1.10.62, de verhoging van de EGKS-tarieven van de FS op 20.7.61 en de wijzigingen die heden zijn ingevoerd in het Duits-Italiaans tarief. Het nieuw tarief 2430 zal bovendien prijzen omvatten voor te Antwerpen getrieerde en stukgestoten kolen, verzonden naar bepaalde Italiaanse stations.



## Europese pool voor STANDAARD-PALLETS

In ons Spoornieuws van oktober 1961 hebben we de oprichting aangekondigd van een Europese pool voor standaard-pallets waaraan een reeks van Europese spoorwegnetten deelnamen.

De Nederlandse spoorwegen waren er eveneens bij, doch enkel voor de stukgoedzendingen. Onze Nederlandse collega's vragen dat we onze lezers zouden willen inlichten dat de NS van 1 januari 1963 af eveneens toetreden tot de Pool voor volledige wagens.

Voor de klanten die zich met een contract tot uitwisseling van pallets (poolcontract) hebben verbonden, is nu gepalletiseerd vervoer uit en naar al de Nederlandse stations mogelijk.

Nochtans mogen de klanten die aan de uitwisseling van pallets niet deelnemen, geen gepalletiseerde volledige wagens verzenden. Zij kunnen er slechts ontvangen in 82 stations die onder de meest voorkomende bestemmingen van het internationaal verkeer zijn aangewezen.