

palletiseren

EEN GOEDE RAAD
standardiseert
uw PALLETS



Het pallet : een houten stapelbord uit latwerk van 1,20 m x 0,80 m. De goederen worden er al dan niet verpakt op gegroepeerd.



Het boxpallet : biedt meer mogelijkheden dan het pallet. Geschikt voor losgeladen stukken of kleine colli. Afmetingen: 1,20 m x 0,80 m x 0,94 m.



De handhefwagen : laadvermogen 1 ton en zelfs méér.



Aldus wordt de camion met beladen pallets door één man geladen.



De vorkheftruck : biedt meer mogelijkheden dan de handhefwagen.



Hij wordt o.m. gebruikt voor het laden van spoorwagens...



...en het stapelen der beladen pallets in het pakhuis.

De talrijke behandelingen die een collo ondergaat zowel vóór, tijdens als na zijn vervoer, zijn steeds de oorzaak geweest van dure verpakkingen, van kostbare werkuren en geschillen wegens beschadiging.

Om hieraan te verhelpen heeft men in de Verenigde Staten van Amerika een middel bedacht dat op zeer korte tijd prachtige resultaten heeft gegeven.

Men bouwde er het „pallet” t.t.z. een „stapelbord”, vervaardigd uit houten latwerk of licht metaal.

Op dit tuig worden de colli in lichtere verpakking gegroepeerd in loten van enkele honderden kilos en zelfs één ton.

Door middel van een vorkheftruck of een handhefwagen wordt het aldus beladen pallet door één man opgetild en verplaatst waar men het wenst.

Pas waren de voordelen van het palletiseren bekend of in haast alle bedrijven werd op deze nieuwe techniek overgeschakeld. Pallets van allerlei afmetingen en vormen zagen het licht.

Een drastisch doorgedreven campagne kon weldra ongeveer 2000 verschillende pallet-types tot 20 types terugbrengen.

Het was meteen duidelijk dat, gezien het pallet in de toekomst een onmisbaar tuig zou worden, men voor zijn algemeen gebruik en om de uitwisseling tussen de firma's onderling mogelijk te maken, slechts aan één enkel gestandaardiseerd type de voorkeur mocht geven.

Nu de Europese bedrijven tot palletisering overgaan is het zeker niet van belang ontbloot dat sterk de nadruk worde gelegd op het „standardiseren” van het Europees pallet.

De internationale vervoerorganismen, zowel wegvervoerders als spoorwegbeheeren, hebben een éénvormig pallet-type met volgende afmetingen aangenomen, met uitsluiting van elk ander, namelijk 1200 mm x 800 mm.

Citeren wij in dat verband een excerpt uit de rede gehouden door M. Lucien Halbart, President van de „Container en Pallet-commissie der F.I.A.T.A.” (Fédération Internationale des Associations des Transporteurs et Assimilés) en Vertegenwoordiger van het „Internationaal bureau der Containers” (B.I.C.) te Parijs, ter gelegenheid van de opening op 22 april 1960 van de Internationale Tentoonstelling te Milaan :

„...Anderzijds, aldus M. Halbart, houd ik er aan U de formele verzekering te geven dat de expediteurs, verenigd in de schoot van hun wereldfederatie, de F.I.A.T.A., oordelen dat zij de plicht hebben een zo doeltreffend mogelijke hulp te verlenen aan de ontwikkeling van de palletisering...”

Mijnheer Halbart vervolgde verder :

„...Het gaat er hier geenszins om aan de gebruikers en de vervoerders de wens van een of andere administratie te willen opdringen, maar alléén om in een organisatie orde te scheppen vóór het te laat is.”

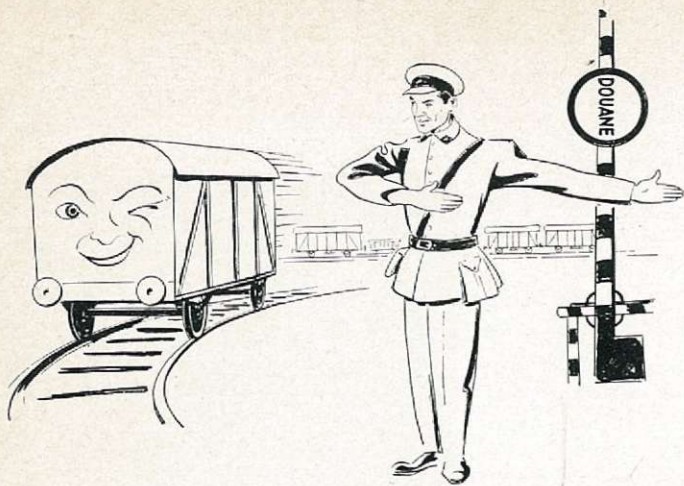
„Het is nodig dat diegene die morgen tot palletiseren overgaat, o.a. wete dat het aangenomen pallet-type de afmetingen 1200 mm x 800 mm heeft en dat dit model erkend is en gebruikt wordt door verscheidene internationale organismen zoals de spoorwegen (1), de I.R.U. (International Road Union) en de F.I.A.T.A. en dat de Algemene Europese en wellicht Wereldpool, die voor het ogenblik in wording is, nooit zijn pallets tegen andere zal kunnen uitwisselen tenzij deze dezelfde afmetingen hebben als het standaard-pallet.”

„Indien hij wenst te palletiseren volgens de normen eigen aan zijn bedrijf zal hij zijn goederen moeten overladen op het pallet dat met hem wordt geruild en derhalve zal bij de maximumvoordelen die de nationale palletisering hem kan bieden, niet kunnen genieten.”

(1) N.V.D.R. t.t.z. Union Internationale des chemins de fer (Internationale Spoorwegunie).

PALLETISEREN BETEKENT :

- besparen van arbeidskracht
- besparen van tijd
- beperken van breukschade.



DEDOUANEER UW GOEDEREN AAN DE GRENS.

Met uitzondering van enkele soorten goederen staat het U vrij de per spoor ingevoerde goederen in de grenskantoren te laten dedouaneren.

Dit heeft vooral betekenis voor zendingen volledige wagenladingen verzonden naar stations waar geen openbare douanestapelplaats is gevestigd.

Boven de geldelijke voordelen (besparing van ongeveer honderd frank formaliteitskosten per wagen) bekomt men een sneller vervoer daar de wagens na hun vrijmaking, zonder omleiding langs een douanestapelplaats, rechtstreeks naar hun station van bestemming kunnen doorgestuurd worden.

De N.M.B.S. verschaft harezijds zekere faciliteiten aan de invoerders die hun goederen aan de grens wensen te dedouaneren. Het grenskantoor brengt de geadresseerde, per telegram of per telefoon, op de hoogte van de aankomst der goederen aldaar en de wagens blijven er vrij van staangelden tot 's anderendaags 8 uur.

De geadresseerde beschikt dus over de nodige tijd om de stukken voor het vrijmaken naar het grenskantoor op te sturen zonder het risico te lopen voor het immobiliseren van het materieel beoebt te worden.

VERSNELDE GOEDERENTREINEN (TEEM).

Het vervoer van wagens, beladen met dringende goederen (o.a. fruit en andere eetwaren) zal van 28 mei 1961 af opnieuw versneld worden dank zij het in voege stellen van een net van TEEM-treinen (Trans-Europ-Express-Marchandises), waaraan het merendeel van de Europese spoorwegadministraties medewerken. Ons land is rechtstreeks betrokken bij verscheidene van deze treinen en inzonderheid in navermelde relaties :

- a - België - Italië over Montzen - Bazel;
- b - België - Italië over Stockem (Arlon) - Bettembourg - Bazel;
- c - Italië - België - Groot-Brittannië over Bazel - Montzen - Zeebrugge;
- d - Italië - België - Groot-Brittannië over Bazel - Bettembourg - Stockem (Arlon) - Zeebrugge.

De dienstregeling van deze treinen zal later medegedeeld worden. Het vervoer met TEEM-treinen ligt insgelijks ter studie voor de relaties Nederland - België - Frankrijk en omgekeerd over Essen - Quévy.

UITVOER VAN GOEDEREN.

Ten einde te voldoen aan de voorschriften van het Beheer der Douanen en Accijnzen moet, met ingang van 1 januari 1961, de „aangifte tot vrije uitvoer 139“ die bij de uitvoer van goederen aan de douane dient overgelegd en door de uitvoerder gewoonlijk bij de vervoerdocumenten wordt gevoegd, vergezeld gaan van een nieuw document genaamd „Bijzondere aangifte voor de statistiek“.

De nodige formulieren kunnen in de spoorwegstations en in de douanekantoren bekomen worden.

De nieuwe maatregel geldt niet voor de verzendingen ter bestemming van het Groothertogdom Luxemburg.

Wederuitgave van bundel VII der goederentarieven

De N.M.B.S. heeft beslist de bundel VII van zijn goederentarieven weder uit te geven.

In strijd met wat daaromtrent reeds werd medegedeeld zal deze wederuitgave op 1 februari 1961 en niet op 1 januari e.k., geschieden.

Deze bundel die uit twee delen bestaat omvat gans de tarifiering der zendingen per volledige wagenlading, met uitzondering, onder vrachtgoedregime, van deze samengesteld uit zogenaamde EGKS-goederen (brandstoffen, ertsen en producten van de ijzerbereiding) waarvoor alle tarifaire beschikkingen in een afzonderlijke bundel werden samengebracht.

De huidige bundel dateert van 1 mei 1956 en heeft tijdens zijn kort bestaan een aanzienlijk aantal wijzigingen ondergaan waardoor het raadplegen wordt bemoeilijkt en de klanten die hem wensen aan te schaffen heel wat last voor het bijwerken oplegt. Al deze wederwaardigheden hebben deze bundel voortijdig verouderd en men begrijpt derhalve de zorg waarmee de spoorweg begaan is om hem weder uit te geven.

De nieuwe uitgave onderscheidt zich van de voorgaande door het feit dat al de tarieven, zowel algemene als speciale, zorgvuldig werden herzien en vooral doordat de discriminaties werden geweerd die in de tarieven voorkwamen.

Dit laatste punt verdient alle aandacht. Een reglement dat onlangs door de Raad der Europese Economische Gemeenschap werd uitgegeven verplicht inderdaad de vervoerders alle discriminaties die in hun tarieven voorkomen te verwijderen.

Het gaat hier om het feit dat een vervoerder voor een vervoer van dezelfde goederen in dezelfde verkeersrelatie prijzen en voorwaarden toepast die verschillen al naar gelang het land van herkomst of van bestemming der vervoerde goederen.

Ziehier een voorbeeld :

Tot heden bepaalde het tarief nr. 16 voor de ledige verpakkingen, die in particuliere of gelijkgestelde wagens worden teruggestuurd binnen het gebied van de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie, een preferentieel bevrachtingsregime.

Dit regime bestond erin, uit oogpunt der bevrachting, deze wagens als ledig te beschouwen.

In de andere relaties werden de verpakkingen bevracht op een minimumgewicht van 5 t per wagen, maar genoten nochtans een vermindering van 50% op de normale prijzen.

Voortaan zal er slechts één enkel bevrachtingsregime bestaan welke ook de verkeersrelatie weze : de particuliere wagens zullen inderdaad éénvormig bevracht worden tegen de voorwaarden van het tarief nr. 10, prijstabel D (bevrachting van ledig terugkerende particuliere wagens), op basis van het samengevoegd gewicht van hun tarra's en de verpakkingen waarmee zij beladen zijn.

De speciale tarieven werden eveneens, in de meeste gevallen gezuiverd van de discriminaties die zij inhielden.

Onder de wijzigingen die werden aangebracht aan de tarieven van bundel VII en die geen discriminaties inhielden, vermelden wij : — de afschaffing voor bepaalde goederen behorende tot de 3e en 4e klassen, van de mogelijkheid slechts 5 ton per wagen te laden in plaats van 10 ton in geval van collectieve verzending van meerdere wagens naar een zelfde klant.

De prijsverhoging die deze maatregel meebrengt wordt gemilderd en zelfs geneutraliseerd door het feit dat zij gepaard gaat met het declasseren van verscheidene van deze producten van de 3e naar de 4e klasse.

Anderzijds betekenen deze declasseringen in de andere gevallen in het algemeen een vermindering op de vervoerprijs ten belope van 15%.

— het regime van het bergingsrecht dat wordt toegepast in de haven van Antwerpen en dat eventueel het innen van het staangeld voor materieel vervangt, werd versoepeld en uitgebreid tot de havens van Brussel en Gent.

De lezer die zich een idee wil vormen van de wijzigingen die werden ingevoerd, gelieve kennis te nemen van het artikel dat wij speciaal in dit nummer publiceren.

De verkoopprijs van de nieuwe bundel is 300 F of 260 F, naar gelang de geïnteresseerde firma's hem willen ontvangen met of zonder omslag uit Lyon-karton.

Deze prijs dekt ook het leveren der verbeterbladen voor het bijhouden van de bundel tot de volgende herdruk.

Hij kan geleverd worden tegen voorafgaande storting op p.r. nr. 1010 van de N.M.B.S.

De cliënte wordt verzocht de reden der betaling te vermelden en nauwkeurig op te geven of zij een Nederlands- of Franstalig exemplaar wenst te ontvangen.