INVLOED VAN SOMMIGE DOUANE FORMALITEITEN OP HET SPOORWEGVERKEER.

De laatste alinea van art. 50 van het algemeen reglement voor het vervoer op de spoorwegen (Koninklijke besluiten van 9 Januari 1876, Staatsblad N^o. 7 en 20 Mei 1887, Staatsblad N^o. 87) luidt als volgt:

„De ondernemers der spoorwegdiensten zijn verplicht uit het „buitenland per spoorweg aangevoerde goederen, die blijkens „den vrachtbrief op eene bepaalde losplaats ten invoer moeten „worden aangegeven met vracht- of volglijst daarheen te zenden, „indien die plaats is aangewezen als losplaats voor de betaling „van invoerrechten, zij het ook niet bij invoer langs de spoor- „wegen.

„De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid kan be- „palen, dat hiertoe op gezette tijden een of meer wagens naar „die losplaats loopen, tenzij de ondernemers de voorkeur geven „aan vervoer dezer goederen in douane-manden of kisten binnen „de voorgeschreven leveringstijden.

„In geen van beide gevallen kan voor de hierbedoelde zen- „dingen verhooging van vracht berekend worden.”

Eene uitmuntende bepaling, want zij bevordert dat de gedetailleerde aangifte ten invoer geschiedt op de plaats die hiertoe boven alle andere de voorkeur verdient, nl. op de bestemmingsplaats, waar de goederen in consumtie komen. Hare naleving legt echter aan de spoorwegmaatschappijen een niet geringen, en voor zoover wij kunnen inzien, geheel noodeloozen last op. Bij verzending met volglijsten namelijk moet voor elke losplaats een afzonderlijke wagen beschikbaar worden gesteld, tenzij de goederen, die voor dezelfde losplaats bestemd zijn, geladen worden in douanemanden of kisten van minstens een halven kubiek meter inhoudsruimte (art. 44 in verband met artikelen 12 en 13 van het Koninklijk Besluit van 26 Maart 1872, Staatsblad N^o 19, zooals dit luidt na de wijziging en aanvulling bij het besluit van 12 Maart 1876, Staatsblad N^o 53).

Die douanemanden of kisten nu, hoe geschikt ook voor postpakketten, zijn voor het gewone spoorwegvervoer weinig doelmatig; vaak zijn zij te klein en voor breekbare goederen bv. manden wijn, of andere vloeistoffen in flesschen, leveren zij te veel gevaar voor beschadiging op.

Een feit is het althans, dat de spoorwegmaatschappijen er weinig of geen gebruik van maken. Feitelijk moet er dus voor iedere losplaats een afzonderlijke wagen zijn.

Laten wij eens nagaan welke gevolgen dit in de praktijk heeft.

De spoorwegmaatschappij Luik—Maastricht ontvangt ter verzending de volgende goederen:

9 stuks houtwerk,	wegende	425	K ^o	voor	Roermond.
1 rol metaaldoek	"	25	"	"	"
1 baal manufacturen	"	158	"	"	"
1 " "	"	31	"	"	"
1 kist	{	Glaswerk	"	"	"
1 mand					

Samen 687

1 kist meubelen,	wegende	21	K ^o	voor	Venlo.
1 mand wijn	"	109	"	"	"
1 baal kleeren	"	9	"	"	"

Samen 139

1 baal manufacturen,	wegende	30	K ^o	voor	Nijmegen.
3 kisten aardewerk	"	220	"	"	"
2 balen manufacturen	"	45	"	"	"
14 kisten lampen	"	449	"	"	"
1 baal manufacturen	"	49	"	"	"

Samen 793

1 pak manufacturen,	wegende	5	K ^o	voor	Arnhem.
1 baal "	"	5½	"	"	"
1 kist glas	"	100	"	"	"
5 balen manufacturen	"	434	"	"	"
3 balen	{	"	"	"	"
1 pak					
1 baal	"	42	"	"	"
3 balen	"	65	"	"	"

Samen 775½

Op den vrachtbrief staat: „à déclarer par les destinataires” of iets dergelijks; de plaatsen van bestemming zijn aangewezen als losplaats voor de betaling van invoerrechten en de spoorwegmaatschappij moet de goederen dus met volglĳst verzenden.

De aard en de hoeveelheid der goederen laat het gebruik van douanemanden niet toe, zoodat voor elk der vier bestemmingsplaatsen een afzonderlijke wagen moet worden genomen. Voor vrachten respectievelijk van 687, 139, 793 en 775½ Kg. worden nu wagens genomen met een laadvermogen van 10000 Kg., ofschoon alle goederen samen, slechts 2394½ Kg. wegende, zeer goed in één wagen gingen, in welk geval men te Roermond, Venlo en Nijmegen de voor deze plaatsen bestemde goederen uit den wagen had kunnen nemen.

Hierbij dient nog in aanmerking genomen te worden, dat onderweg in die wagens niet mag worden bijgeladen, tenzij de bijlading geschiede op een der aangewezen losplaatsen (Roermond, Venlo en Nijmegen) en met vergunning van den ambtenaar van den visitatiepost (art. 44 van het aangehaalde besluit van 1872). Van deze vergunning wordt echter om het daaraan verbonden tijdverlies geen gebruik gemaakt.

Het hierboven genoemde aan de werkelijkheid ontleende voorbeeld stelt den toestand nog te gunstig voor; er zijn gevallen dat er naar Arnhem en Nijmegen wagens van 10000 Kg. laadvermogen loopen met vrachten van 28½ Kg. en 182½ Kg., tengevolge waarvan de uitgaven der spoorwegmaatschappijen voor rollend materieel noodeloos worden verhoogd.

Op eene andere bepaling, voorkomende in art. 16 van het meergenoemde besluit van 1872 en voornamelijk schadelijk met het oog op den doorvoerhandel vestigden wij reeds elders (De Fiscus, orgaan voor de ambtenaren der directe belastingen enz., nummer van 22 Juni 1895) de aandacht. Wij veroorlooven ons daaruit de volgende aanhaling:

„Deze bepaling (namelijk dat de goederen in denzelfden spoorwagen geladen bij invoer steeds in ééne generale verklaring moeten worden begrepen) heeft ten gevolge dat vele doorvoer-goederen, die anders met denzelfden wagen, waarmee zij zijn ingevoerd weder konden worden uitgevoerd, thans in de douane-loods en worden gelost, daar een of twee dagen blijven liggen en vervolgens in een anderen wagen worden ingeladen ten uitvoer.

Een paar voorbeelden, aan de praktijk ontleend, zullen dit duidelijk maken.

Langs den spoorweg Luik—Maastricht wordt ingevoerd wagen 21450, bevattende:

14 colis	meubelen,	wegende	128 Kg.
1 kist	koperwerk,	"	52 "
1 mand	wijn,	"	43 "
bestemd ten invoer, en voorts			
1 kist	garen,	wegende	59 Kg.
1 "	spijkers,	"	25 "
1 "	tin,	"	72 "
1 "	kramerij,	"	42 "
1 "	ijzerwerk,	"	68 "
1 "	idem	"	50 "
1 vat	glaswerk,	"	147 "
2 balen	kleederen,	"	47 "
1 kist	glaswerk,	"	96 "
2 kisten	koperwerk,	"	36 "
1 kist	kramerij,	"	32 "
1 "	} uurwerken, }	"	93 "
1 baal			
1 koffer			
1 kist	harmonium,	"	262 "
1 koffer	} instrumenten, enz.	"	98 "
1 kist			

alles bestemd ten doorvoer naar Pruisen.

Had men voor deze goederen twee generale verklaringen kunnen afleggen, nl. één ten invoer en één ten doorvoer, dan had men in de douaneloods alleen behoeven te lossen de goederen ten invoer bestemd, die slechts 223 Kg. wogen. De andere goederen, met een gewicht van 1127 Kg., had de spoorweg-maatschappij ongetwijfeld in wagen 21450 gelaten om met dezen — na vernieuwde sluiting — uitgevoerd te worden. Thans echter moesten zij in de douaneloods gelost worden, zij bleven daar twee dagen liggen en werden toen ingeladen in spoorwag en 11373 om met doorvoerlijst langs Venlo uit te gaan.

Het volgende voorbeeld is nog sterker.

Langs denzelfden spoorweg wordt eenigen tijd later ingevoerd wagen 19935, bevattende:

1 fust wijn,	wegende 127 Kg. bestemd ten invoer, en
1 kist geneesmiddelen, "	28 "
1 " marmer bewerkt, "	96 "
1 " koper "	20 "
1 " kramerij "	150 "
1 " bronswerk "	155 "
2 " ornamenten "	103 "
2 " " "	42 "
1 " manufacturen "	163 "
1 " instrumenten "	67 "
1 " reukwerk "	47 "
2 " kramerij "	103 "
2 koffers kleederen "	77 "
1 kist kramerij "	27 "

Samen 1078 Kg. bestemd ten doorvoer
naar Pruisen.

Door de samenlading met dat ééne fust wijn moesten al deze doorvoergoederen in de douaneloods opgeslagen worden. Zij werden den volgenden dag opnieuw ingeladen in wagen n° 11624 en hiermede op doorvoerlijst uitgevoerd langs Venlo."

Een wijziging der bovenbesproken bepalingen ware wensche-lijk, omdat de douanebepalingen het verkeer zoo weinig mogelijk moeten belemmeren.

Maastricht, Juni 1895.

R. VAN DER FEEN.