

# DE BELGISCHE TARIEVENPOLITIEK VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN

## Het stukgoed

(vervolg).

*Na onze lezers te hebben gesproken over de dienst van de postcolli, willen wij hun een uiteenzetting geven over de organisatie en de tarifiering van de expres- en ijlgoedzendingen.*

*Daar deze laatste de basisdienst vormen voor het vervoer van stukgoed, zullen wij er het eerste deel van onze ontleding aan besteden.*

Hoe heeft de spoorweg zich georganiseerd om die verbintenis na te komen?

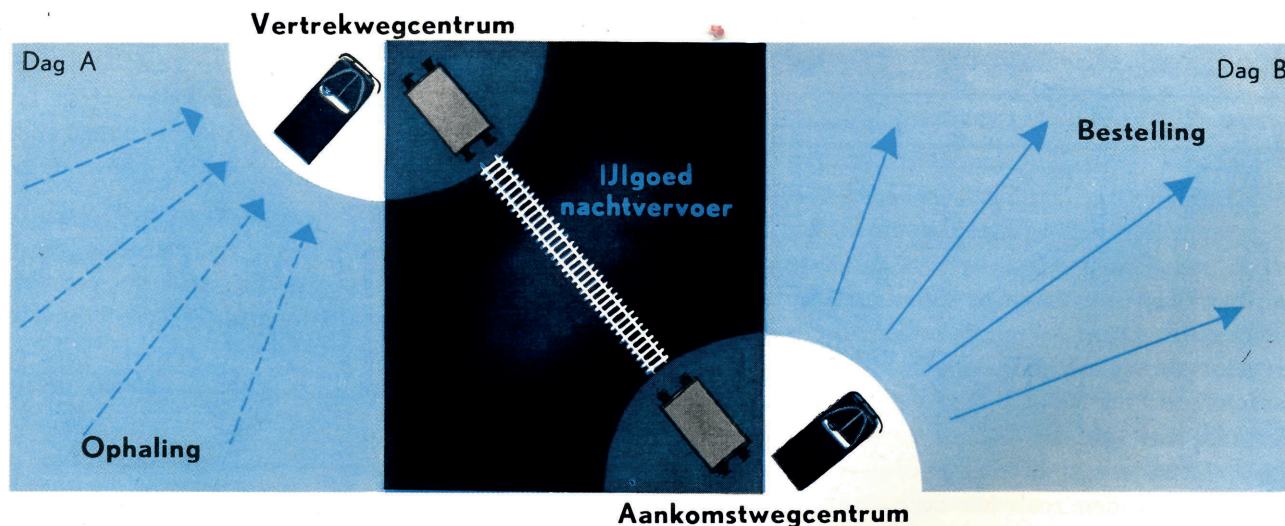
Het grondgebied werd verdeeld in een veertigtal omschrijvingen die alle door een wegcentrumstation worden bediend.

Dat station is uitgerust met bestelwagens die binnen de grenzen van de omschrijving, de colli afhalen en afleveren.

De zendingen die aldus worden opgehaald, worden van bij het einde van de namiddag naar het wegcentrumstation gevoerd waar ze per bestemming gesorteerd en in wagens geladen worden.

Het wegcentrum vormt wagens met bestemming naar verschillende andere centra. Indien nochtans de hoeveelheid goederen die verzameld werd voor een bestemming, ontoereikend is om de lading van een wagen te vormen, worden de zendingen verzonden naar een belangrijker centrum (overladingscentrum — over het algemeen Brussel T.T.) waar er een hergroepering verricht wordt.

## SCHEMA I



### DE IJLGOEDZENDINGEN.

#### A. Organisatie.

Het vervoer „als ijlgoed” voorziet in een maximumtermijn van 48 uren, de dag van aanneming niet inbegrepen, opdat het goed ter bestemming in het station (kantoorliggende zendingen) of bij de geadresseerde (aan huis te bestellen zendingen) zou worden afgegeven.

De wagens waarmede snelrijdende bestelgoedtreinen gevormd worden, rijden 's nachts en bereiken vóór de dag het wegcentrum waarvoor ze bestemd zijn. Daar wordt het vervoerproces voortgezet, doch in de tegenovergestelde richting als die welke wij zoëven hebben beschreven. De verrichtingen worden schematisch voorgesteld op fig. 1 en 2. De minimumlading die de spoorweg heeft vastgesteld voor de vorming van een doorgaande wagen

(d.w.z. zonder tussenoverlading) is zó dat de meeste zendingen onder schema I vallen.

Dat bijzonder snel vervoer, wordt alleen onderbroken door zon- en feestdagen en, sedert 1 januari 1963, door de zaterdagen. Het kan nog gebeuren dat de bestelwagens van het wegcentrum van aankomst de localiteit van bestemming alleen om de twee dagen bedienen indien deze ver afgelegen is en van gering belang is.

#### B. Tarifiering.

De tarifiering van de ijsgoedzendingen wordt berekend op de organisatie die wij zoëven hebben beschreven :

In de prijstabel zijn de vervoerprijzen van elk wegcentrum naar al de andere opgegeven.

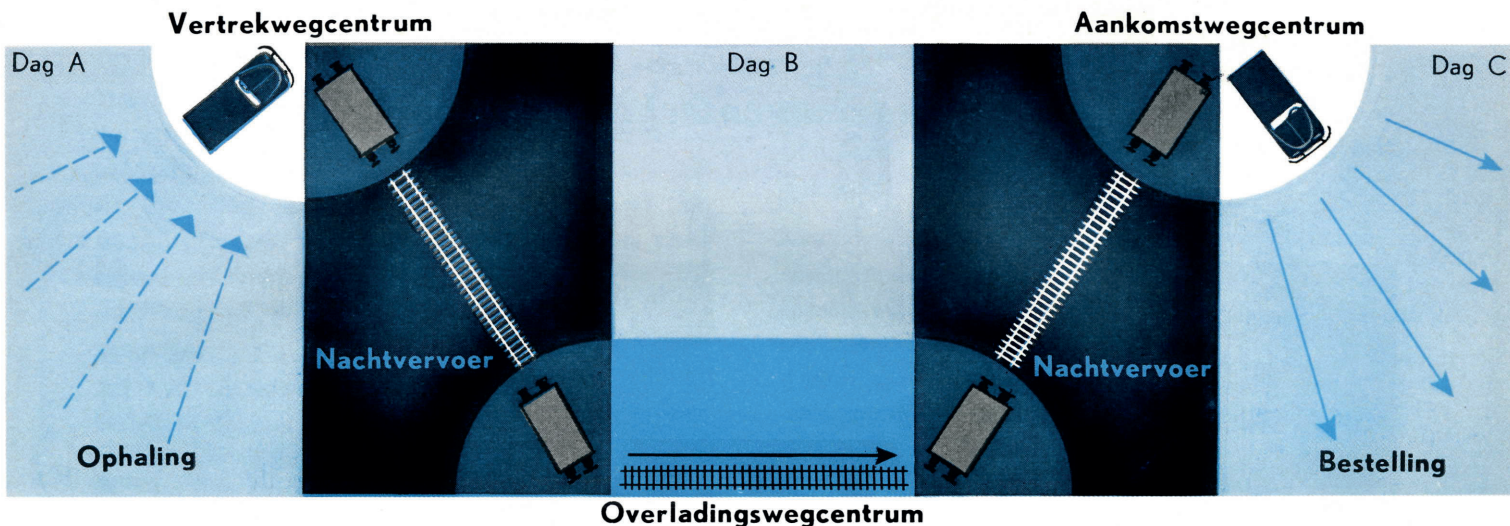
Die prijzen zijn niet rechtstreeks gebonden aan de afstand die de wegcentrums onderling scheidt, want er wordt in elke verbinding rekening gehouden met het belang van het verkeer dat de kostprijs van het vervoer beïnvloedt.

Die prijzen zijn evenmin evenredig met het gewicht, maar degressief, en in de prijstabel komen dan ook een reeks van bedragen voor<sup>1</sup>.

Ten slotte wordt de vervoerprijs nog beïnvloed door de omvang van de verrichtingen voor afhaling en bestelling aan huis.

Zoals wij er op gewezen hebben, is het nationaal grondgebied verdeeld in een veertigtal wegcentrums, d.i. iets meer dan gemiddeld vier per provincie.

## SCHEMA II



Hierdoor ontstaat er een bedieningsstraal van verscheidene tientallen kilometers. Elke omschrijving

<sup>1</sup> Volledige prijzen zijn vastgesteld voor zendingen van 10 kg, 20 kg, 30 kg, 40 kg, 50 kg. Vervolgens is er voorzien in een prijs per 10 kg voor zendingen van 60 tot 90 kg, van 100 tot 490 kg, van 500 tot 900 kg, van 1000 kg en meer.

De werkelijke gewichten worden verhoogd in het geval van sperrige goederen d.w.z. goederen die minder dan 250 kg per m<sup>3</sup> wegen.

werd dan ook verdeeld in twee zones. Die welke vlak bij het centrumstation ligt (zone A) heeft natuurlijk voordeliger voorwaarden. Er vloeit uit voort, dat er met elke verbinding 3 reeksen van prijzen overeenstemmen :

- van de zone A van vertrek naar de zone A van aankomst;
- van de zone A van vertrek naar de zone B van aankomst (of omgekeerd);
- van de zone B van vertrek naar de zone B van aankomst.

In een lijst die gevoegd is bij het tarief van het stukgoed zijn al de bediende localiteiten opgesomd en is het wegcentrum opgegeven waarvan zij afhangen alsmede de zone (A of B) waarin zij gerangschikt zijn.

#### C. Het internationaal verkeer van het ijstukgoed.

##### 1. Het Algemeen Europees Tarief van het stukgoed (TGED).

Dit tarief, dat in 1956 werd ingevoerd, is van ambtswege van toepassing op de stukgoedzendingen die tussen België, enerzijds, Duitsland en Frankrijk, anderzijds, ten vervoer worden afgegeven.

Het hangt niet af van de voorwaarden der tarieven voor binnenverkeer, en bij de voornaamste kenmerken er van worden werkelijke voordelen verleend.

De vervoerprijzen die uitgedrukt zijn in goudfranken, zijn over het algemeen lager dan die welke vroeger bekomen werden door de samenvoeging

van de vrachtprijzen voor binnenverkeer van elk der betrokken landen.

Dank zij dit tarief kent de afzender onmiddellijk het totaal bedrag van de kosten die zijn zending tot de bestemming bezwaren, zonder de vrachtprijzen van verscheidene spoorwegnetten te moeten berekenen en op te tellen.

De prijzen van dit tarief behelzen de kosten voor bestelling aan huis. Er zijn twee prijstabellen voor-

zien : de eerste voor de zendingen tot 500 kg en de tweede voor de zendingen met een groter gewicht. De deelnemende landen zijn onderverdeeld in zones. De prijzen zijn opgemaakt van zone tot zone en gebaseerd op de afstand die de centrum's der betrokken zones scheidt.

De zendingen tussen twee bepaalde zones moeten vervoerd worden over één enkele reisweg die in het tarief is opgegeven en die de snelste weg is.

De zendingen moeten vergezeld zijn van een internationale vrachtbrief voor vrachtgoed.

De afzender mag nochtans het ijlgoodstelsel voorschrijven<sup>1</sup> of een andere reisweg aanvragen dan die welke bij het tarief is opgelegd; in elk van die beide gevallen, wordt de vervoerprijs evenwel verhoogd met 50 %.

De afzender heeft het recht zelf de vrachtkosten te betalen of ze geheel of gedeeltelijk door de geadresseerde te laten dragen, vermits hij naar believen verscheidene frankeringsvoorschriften kan gebruiken<sup>2</sup>. De zendingen kunnen eveneens vervoerd worden tegen te heffen vracht.

Wij achten het eveneens nuttig er op te wijzen dat dit tarief eveneens van toepassing is voor de zendingen die vervoerd worden in containers van 3 m<sup>3</sup> en minder; in dat geval wordt de vrachtprijs toegepast op het werkelijk gewicht van het goed, rekening houdende met een minimum van 200 kg per container.

## 2. Toepassing van de nationale tarieven.

Voor de landen waar het Algemeen Europees Tarief voor stukgoed niet van toepassing is, wordt de vervoerprijs bekomen door de samenvoeging van de tarieven die in elk der betrokken landen van kracht zijn.

### D. Conclusie.

Het ijlgoodverkeer is in gewicht het belangrijkste onder de stukgoedzendingen. Het vertegenwoordigt een jaarlijkse massa van meer dan 500 000 ton goederen verdeeld in 8,5 miljoen zendingen.

Wij zullen onze uiteenzetting over het stukgoed in het volgend nummer eindigen met een bespreking over de organisatie en de tarifiering van de expreszendingen.

<sup>1</sup> In dat geval is de vervoertermijn 24 uren per 300 km, te verhogen met 12 uren verzendingstermijn; voor het vrachtgoed daarentegen, is de vervoertermijn 24 uren per 200 km te verhogen met 24 uren voor de verzendingstermijn.

<sup>2</sup> „franco alle kosten”, indien de afzender al de kosten (vracht, douanerechten en andere kosten) voor zijn rekening neemt; „franco”, indien de afzender de vracht- en bijkosten voor zijn rekening neemt die door het station van afzending kunnen bepaald worden op het ogenblik van de afgifte ten vervoer; „franco douane”, indien de afzender de douanerechten voor zijn rekening neemt alsook de kosten die aan de spoorweg verschuldigd zijn voor de inkleding; „franco voer...” indien de afzender een bepaalde som voor zijn rekening neemt. Het voorschrift „franco” kan eventueel aangevuld worden met de woorden „tot X” (X wijst dan een grenspunt aan).

## Mutaties in onze handelsagentschappen



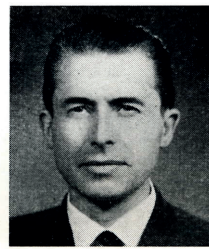
Mr. Dury

De heer Dury, die de Belgische spoorwegen sinds 1955 te Londen heeft vertegenwoordigd, is naar ons agentschap te Luxemburg overgegaan; hij vervangt er de heer Vanderperren, welke die post sinds 1945 heeft bekleed en nu de leeftijdsgrens heeft bereikt.



Mr. Vanderperren

Wij hopen dat de zakenwereld uit Luxemburg en uit het oosten van Frankrijk onze nieuwe vertegenwoordiger met evenveel sympathie als zijn voorganger zal onthalen. De Directie van de Handelsdienst dankt laatstgenoemde zeer hartelijk voor de buitengewone diensten die hij de spoorweg heeft bewezen.



Mr. Mestdagh

De heer Dury wordt te Londen vervangen door de heer Mestdagh.

Deze was voordien inspecteur bij de Handelsdirectie van de N.M.B.S. Wij wensen de heer Mestdagh een schitterende loopbaan als handelsagent.



Mr. Musyck

Onder de nieuwe figuren die onze handelsagentschappen in België tellen, vermelden wij de heer Musyck, die zijn collega Konix in het ambtsgebied van Leuven vervangt.

Wij wensen onze nieuwe handelsagent veel succes.