

VERVOERPRIJS VAN STUKGOEDZENDINGEN EN VOLUMINEUZE GOEDEREN.

De kranten hebben het protest opgenomen van sommige industriëlen en handelaars in verband met de tariefmaatregelen die sedert 1 augustus ll. voor de detailzendingen zijn ingevoerd.

De N.M.B.S. heeft onmiddellijk een regeling getroffen voor het bijzonder geval van degenen die speciale tarieven hadden onderschreven en hen, in overeenstemming trouwens met de verbintenis die zij met hen heeft aangegaan, verzekerd dat de vroegere voorwaarden tot 1 oktober toegepast blijven.

Wat de nieuwe regels van „volumebepaling” betreft, werd een versoepeling ingevoerd. Alle klanten kregen hieromtrent een omzendbrief toegestuurd. Lezers welke geen exemplaar daarvan mochten ontvangen hebben, kunnen er een vragen aan de handelsagent van hun omschrijving.

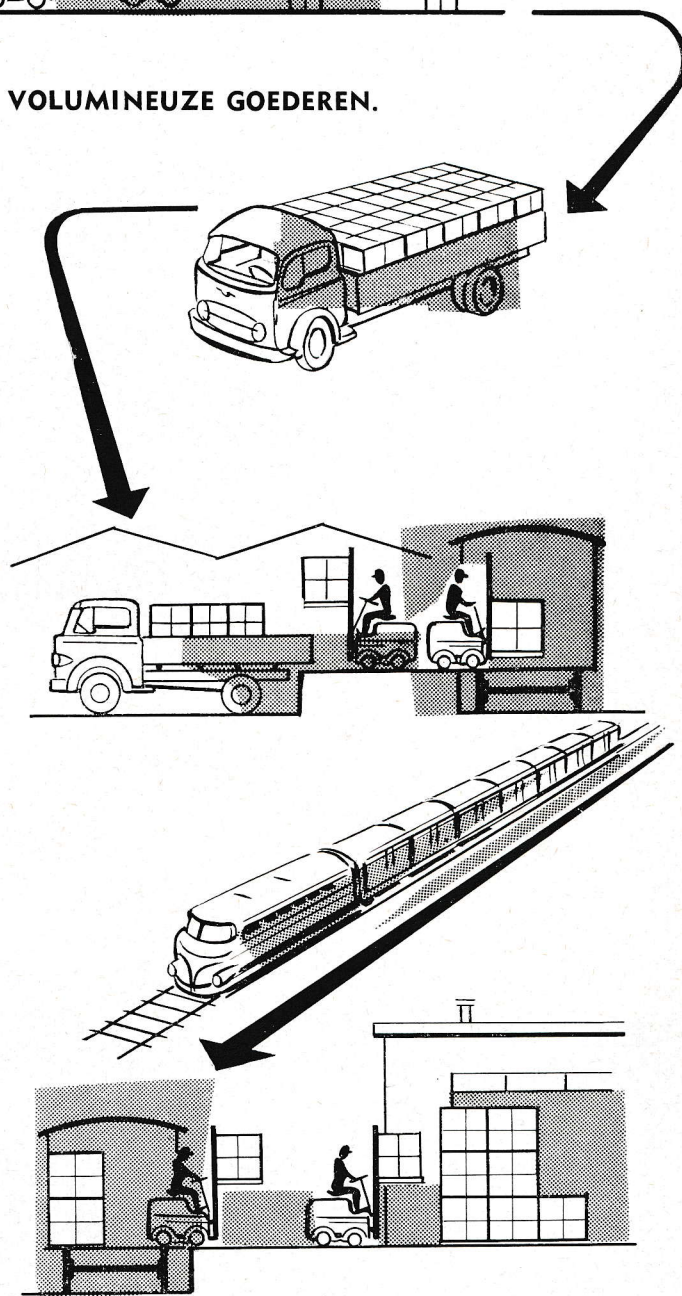
Wij zijn er van overtuigd dat de zakenlui die dagelijks met de spoorweg te maken hebben en die weten onder welke omstandigheden hij het stukgoed moet vervoeren, de redenen van de getroffen maatregelen begrepen hebben. Voor onze lezers die minder met het spoorwegbedrijf vertrouwd zijn, achten wij het nochtans gewenst de beweegredenen van onze gedragslijn uiteen te zetten. Het vervoer van stukgoed is, met het reizigersverkeer, een der grote verliesposten in de exploitatie van de spoorweg.

In 1960 bedroeg de gemiddelde lading van een stukgoedwagen slechts 1,8 t, dan wanneer het laadvermogen 20 t en het eigengewicht 10,5 t belopen.

Afgezien van het feit dat dit vervoer zich op enkele uren van de dag concentreert — de late namiddag voor de inzameling bij vertrek en de ochtend voor de uitreiking bij aankomst — vergt de ongelijksoortige samenstelling ervan talrijke individuele behandelingsverrichtingen.

De kosten van al die verrichtingen — eindverrichtingen en verrichtingen onderweg — liggen onvermijdelijk zeer hoog.

Zulks is normaal te verklaren wanneer we nagaan wat een reeks bewerkingen, meestal *uit de hand*, een collo uit de uiteenlopende massa van de aan de spoorweg toevertrouwde zendingen moet ondergaan: afhalen aan huis en laden op vrachtauto, afladen in het wegcentrum en aanbrengen van de vervoerverdeling voor het laden van de colli in de gepaste wagen, laden in de wagen en verzenden naar het verzamelperron, overladen van het goed in een wagen vóór het wegcentrum van bestemming, lossen bij aankomst en triëren van de goederen per vrachtautorit, laden op de vrachtauto, en dan ten slotte afleveren bij de klant in soms ver afgelegen localiteiten.

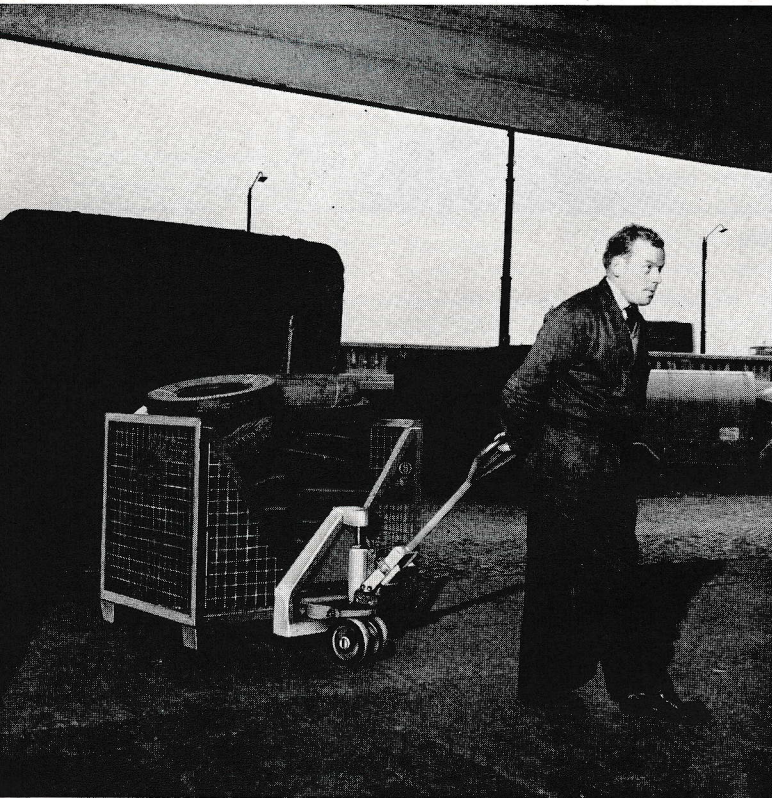


Ge kunt er U allicht een idee over vormen wat al die verrichtingen samen moeten kosten. Het is nochtans het type-schema van wat er gebeurt met de goederen bij een uiterst gespreid verkeer, dikwijls het enige dat men aan de spoorweg toevertrouwt.

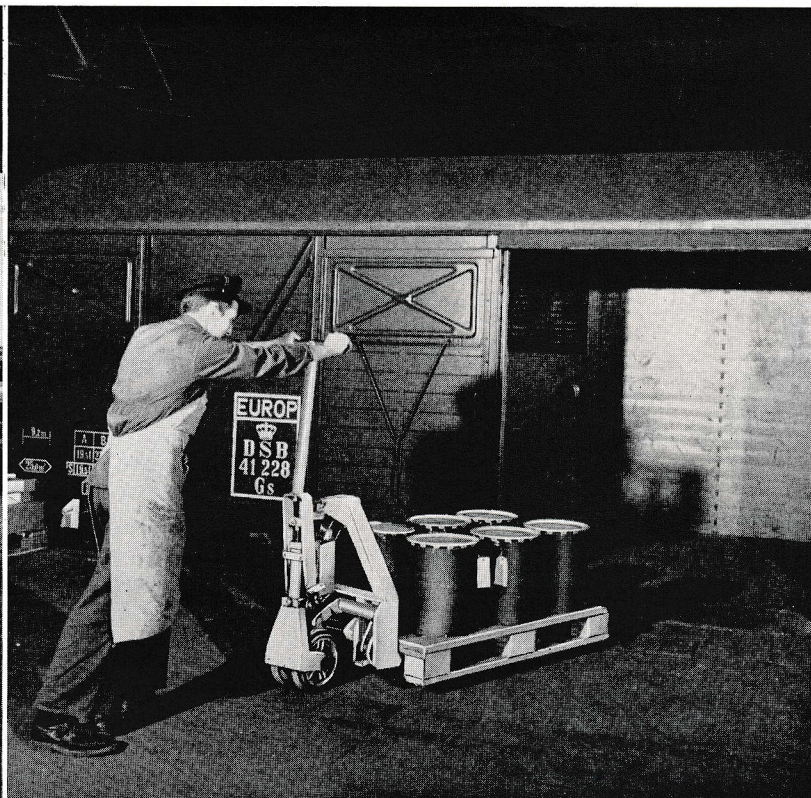
Bij een dergelijke verliespost staan er voor de spoorweg twee mogelijkheden open:

- 1) de behandeling mechaniseren;
- 2) de prijzen aanpassen en nuanceren naar verhouding van de kostprijs der geleverde prestaties.

Op de verschillende gebieden van zijn bedrijvigheid



Zending autobanden vervoerd in boxpallet.



Gepalletiseerde bussen smeervet geladen met handhefwagen.

Alle soorten goederen kunnen gepalletiseerd worden.

Stapelning der gepalletiseerde colli in de wagens door middel van de vorkheftruck.



streeft de spoorweg voortdurend de grootst mogelijke rationalisatie na.

Reeds verscheidene jaren wordt de rationalisatie van de laad-, overlaad- en losverrichtingen in de stations geleidelijk doorgevoerd.

Het gezamenlijk verkeer werd in een veertigtal wegcentrumstations geconcentreerd en de afbakening van hun respectieve actiegebieden bepaald, rekening houdend met :

- de ligging van het station ten opzichte van de bedieningsmogelijkheden per spoor en over de weg;
- de noodzakelijkheid de inrichtingswerken aan de goederenloodsen tot het minimum te beperken;
- de noodzakelijkheid centra's te bekomen die voldoende vervoer hebben om rechtstreekse wagens te vormen en aldus de tussenkomst van overladersperrons uit te schakelen.

deze moderne techniek oplevert zowel in de onderneming als bij het vervoer.

Al de inspanningen van de N.M.B.S. hebben echter tot nu toe niet volstaan om het door dit verkeer veroorzaakte verlies te dekken.

Voor de spoorweg blijft dan slechts de andere oplossing over, nl. aanpassing en oordeelkundige nuancering van de prijzen.

Die aanpassing, waarbij er naar gestreefd wordt de ontvangsten en uitgaven in evenwicht te brengen, is volstrekt noodzakelijk. Het zou verkeerd zijn kunstmatige prijzen in stand te houden.

Die handelwijzen zullen trouwens uiteindelijk moeten verdwijnen onder impuls van de Europese Economische Gemeenschap, die wil dat de economische waarheid tot uiting komt.

En het is voorzeker in overeenstemming met die waar-



Het stapelen
der gepalleteerde
goederen.

In plaats van de oude methoden met handarbeid werd zoveel mogelijk het gebruik van pallets (houten stapelborden) of boxpallets zonder deksel ingevoerd, welke het voordeel bieden laadeenheden te vormen waarvan de behandeling kan gemechaniseerd worden.

De goederen die door de vrachtauto's in het wegcentrum aangevoerd zijn of op de stationsperrons zijn aangenomen, worden na triëring op pallets of in boxpallets geplaatst, die dan gemakkelijk en snel met vorkheftrucks kunnen geladen en gelost worden.

Hoe meer behandelingen de goederen onderweg moeten ondergaan, hoe voordeliger de palletisering van de goederen uitvalt.

Er dient op gewezen te worden dat deze inspanning tot rationalisatie doeltreffend zou kunnen gesteund worden door de gebruikers zelf, die aldus rechtstreeks zouden bijdragen tot de verlaging van de vervoerprijzen. Het gepalleteerd vervoer moet inderdaad zijn beginpunt niet hebben in de goederenhal van het station, maar wel in de fabriek of opslagplaats van de afzender. Terloops mag hier melding worden gemaakt van het opvallend succes van de palletisering in het buitenland (Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Nederland), waar men zich snel rekenschap heeft gegeven van de grote besparing welke

heid, dat voor een dienst moet betaald worden wat hij kost.

De tijd dat de spoorweg het verlies uit de ene dienst kon goedmaken met de winst uit een andere dienst, is voorbij.

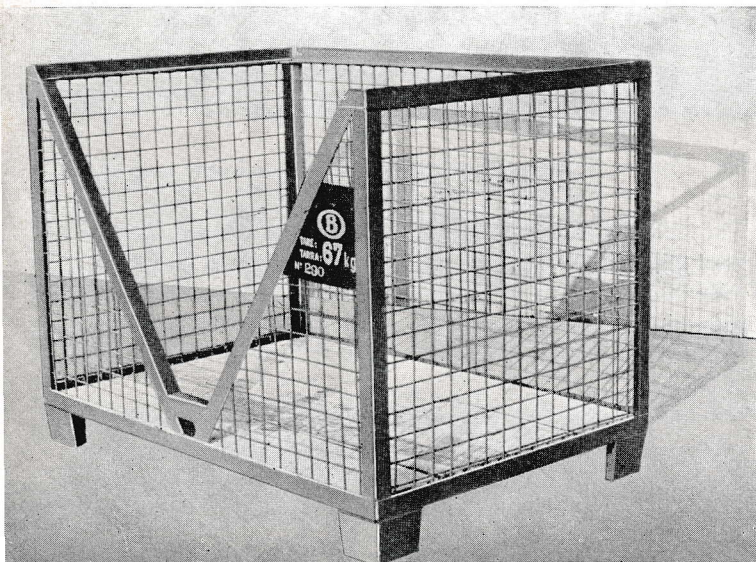
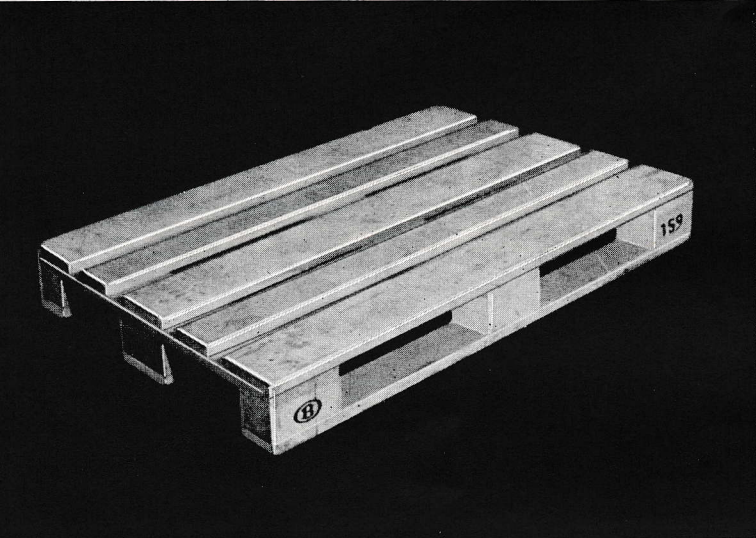
Die tijd, de periode van het monopolie, waarin voor misbruiken kon gevreesd worden, behoort tot het verleden.

De spoorweg moet beheerd worden als een industriële onderneming; zulks staat in de wet tot oprichting van de Maatschappij. Wij kunnen er aan toevoegen dat het een industrieel bedrijf is, dat af te rekenen heeft met de concurrentie. Er is dus voor de spoorweg ten slotte maar één leidend beginsel: evenwicht van ontvangsten en uitgaven op grondslag van de kostprijs der prestaties. Dat beginsel is gezond en is gericht op het algemeen belang.

Op grond van die beginselen is de algemene verhoging van de vervoerprijzen voor stukgoedzendingen verantwoord. Naar ons weten heeft ze trouwens geen aanleiding gegeven tot protest. In werkelijkheid hebben de moeilijkheden zich op een ander punt voorgedaan. En zo komen wij er toe te spreken van de „nuancering” van de vervoerprijzen.

Het verkeer van stukgoedcolli is sinds enkele jaren sterk

Het houten pallet met gestandaardiseerde afmetingen 1,20 m x 0,80 m.



Het boxpallet : 1,20 mx0,80 mx0,94 m.

afgenomen (nog slechts 600 000 ton, tegen 750 000 tot 800 000 ton een tiental jaren geleden).

Welk is de oorzaak dat wij vervoer verliezen ?

Elke onderneming legt er zich hoe langer hoe meer op toe met eigen middelen in te staan voor het gedeelte „goed” vervoer waartoe de door haar uitgeoefende bedrijvigheid aanleiding geeft, nl. de goede verbindingen met overvloedig, evenwichtig en geregeld vervoer. Indien het volume van dat vervoer eventueel niet voldoende is, zal zij haar goederen bezorgen aan een wegvervoerder die, doordat hij niet de lasten van een openbare dienst te dragen heeft, veel beter dan de N.M.B.S. in staat zal zijn de problemen afzonderlijk te behandelen en prijzen te stellen die aangepast zijn aan elk speciaal geval. Alleen wat overblijft gaat nog naar de spoorweg, t.w. vervoer in weinig gebruikte verbindingen, volumineuze goederen en verspreid vervoer.

Hetzelfde verschijnsel van averechtse keuze is bijzonder ernstig en opvallend voor volumineuze goederen.

Gelet op die feiten was de spoorweg genoodzaakt te reageren.

Hij heeft dus de — later evenwel verzachte — maatregelen getroffen die u kent, om de bevrachtingsvoorwaarden van goederen die bij de volumineuze goederen kunnen ingedeeld worden, te verscherpen. Dat stelsel is echter nog mild ten opzichte van andere vervoerondernemingen.

Wat doen de zee- of binnenvaartmaatschappijen ? Ze passen over het algemeen een dubbel tarief toe volgens het gewicht en per m³ en kiezen dan het tarief dat de hoogste vrachtprijs geeft. Doorgaans is het de vrachtprijs volgens het volume die gekozen wordt. Het is immers algemeen geweten dat de Belgische binnenvaartondernemingen die de dienst der stukgoedzendingen onderhouden, 40 kubieke voet (= 1,132 m³) rekenen tegen 1,016 kg (1 Engelse ton), d.i. nagenoeg 900 kg per m³.

Als tweede voorbeeld kunnen wij de Nederlandse spoorwegen nemen. Deze eisen een minimum van 300 kg per m³ ingenomen plaatsruimte voor elke zending gewone stukgoederen.

Er dient nog aangestipt dat het nieuw stelsel bij de N.M.B.S. voor bepaalde goederen voordeliger is geworden dan dat van vóór 1 augustus. Vóór die datum werden de coëfficiënten 1,5 of 2 toegepast op een reeks met naam aangeduide goederen. Het soortelijk gewicht van sommige van die goederen kon 200 kg/m³ benaderen. Ze werden op 400 kg per m³ bevracht. Indien de afzender er voor zorgt het gewicht per m³ ingenomen plaatsruimte in het vervoerdocument op te geven, moet er thans voor niet meer dan 250 kg/m³ betaald worden. Wij durven hopen dat dit pleidooi de belangstelling van onze lezers zal gewekt hebben en er toe zal bijgedragen hebben ze een beter inzicht te geven in de moeilijke omstandigheden van de spoorwegexploitatie.

Wij zijn er van overtuigd dat, zelfs indien de maatregelen die wij noodgedwongen hebben moeten treffen, voor hen nogal pijnlijk geweest zijn, ze bij nader inzien zullen toegeven dat ze lagen in de lijn van een evolutie die niet gewild is maar die door de spoorweg wordt ondergaan.