

## DE DIENST « VAN HUIS TOT HUIS »

**D**E Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen draagt er zorg voor dat al haar diensten algeheele voldoening geven aan de cliënteel.

Sommige van deze diensten zijn echter niet genoeg bekend en het komt ons nuttig voor, ten gerieve van onze lezers, er de werking van na te gaan.

In deze eerste bijdrage willen wij eenige bijzonderheden wijden aan een onderdeel van den goederenvervoerdienst, dat men den dienst « Van Huis tot Huis » noemt.

Tot dusver bleef de bedrijvigheid van de Spoorwegen als vervoerders, beperkt binnen de omheining der stations; men vervoerde van station tot station en de cliënt zelf had er voor te zorgen dat de goederen door een tusschenpersoon naar het verzendingsstation werden gevoerd of op het bestemmingsstation werden afgehaald.

De zendingen ten huize van den afzender afhaken en ze ten huize van den geadresseerde bestellen, is thans het doel dat door den spoorweg wordt nagestreefd, en dat hij zoo dicht mogelijk zal trachten te benaderen.

Men denke echter niet dat de spoorweg pas tot zulk inzicht is gekomen nadat de vrachtauto er de noodzakelijkheid had van aangetoond.

In België hebben de spoorwegen, als het ware van bij hun ontstaan, den besteldienst ingericht.

Reeds in het jaar 1841, werd door den Spoorweg de bestelling ten huize gewaarborgd, niet slechts van stukgoed, maar zelfs van goederen die bij volledige wagenlading werden verzonden.

Van jaar tot jaar werd deze dienst uitgebreid, zoodat in 1926, toen de Nationale Maatschappij werd opgericht, reeds 174 agglomeraties werden bediend.

Sedertdien werden 214 nieuwe diensten ingericht, en thans worden 1.500 gemeenten met een bevolking van 5.600.000 inwoners, dit is ongeveer 3/4 van de geheele bevolking van het land, geregeld bediend.

Te Brussel en te Antwerpen omvat het verkeer, dat dagelijks door deze diensten verzekerd wordt, 400.000 kg; in de overige deelen van het land wordt per dag een totaal gewicht van 1.200.000 kg. verwerkt.

Deze cijfers wijzen er op, hoe belangrijk de bijdiensten zijn welke door den Spoorweg ter beschikking van het pu-

blik zijn gesteld.

Onze lezers zullen dan ook begrijpen dat zulke organisatie geen stand kan houden en niet kan bloeien, zoo niet haar gansche bedrijvigheid naar wezenlijk commercieele principes is opgebouwd :

a) De door den cliënt te vervullen formaliteiten moeten tot een minimum worden teruggebracht. Van die noodzakelijkheid is de Nationale Maatschappij zich ten volle bewust.

De vragen tot het afhaken van goederen wor-



174 bestelkringen bestaande in 1926.

214 nieuwe kringen ingevoerd sinds 1926.

388 kringen in 1939.

### DE SPOORWEG

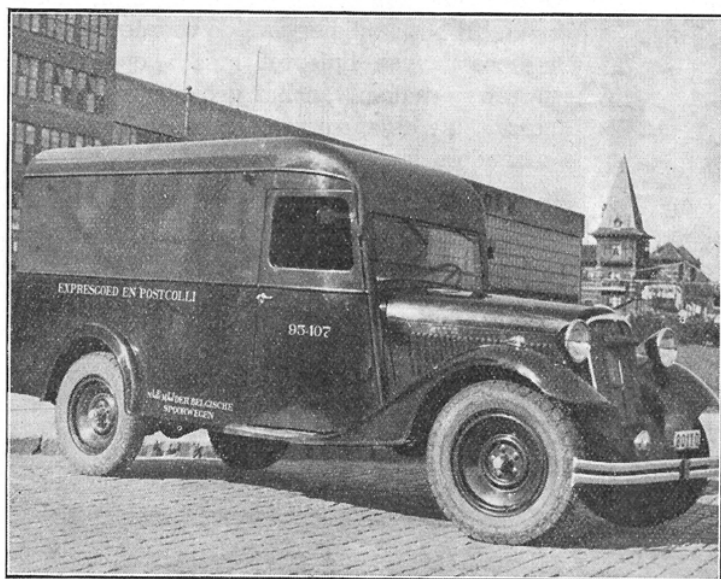
VERVOERT

### VAN HUIS TOT HUIS

ZIJN BESTELDIENSTEN  
BREIDEN ZICH ELKEN DAG VERDER  
OP DEN BUITEN UIT

**B** NATIONALE MAATSCHAPPIJ  
DER BELGISCHE SPOORWEGEN

den zonder de minste formaliteit geboekt; het personeel helpt den afzender bij het invullen der noodige bescheiden, en vult deze zelf in, indien de cliënt zulks verlangt.



Kleine vrachtauto F. N. 0,8 ton, van het type gebruikt voor expresgoed te Brussel

b) Bijdiensten mogen van den hoofddienst, d. i. het vervoer per spoor, niet gescheiden worden.

Daar de eene dienst den anderen aanvult, moet de termijn waarbinnen het vervoer wordt voltrokken, in zijn geheel worden beschouwd.

De Nationale Maatschappij heeft niet gearzeld afstand te doen van zekere faciliteiten, welke haar, op het stuk van vervoertermijnen, door de reglementsteksten, overeenkomstig een 50 jaar oude wet, worden toegestaan.

Voor het stukgoedverkeer berust gansch haar dienstinrichting op de formule: « Heden verzonden, morgen besteld. »

Een bijzonder groote snelheid wordt verzekerd in bepaalde verbindingen:

Brussel-Antwerpen,  
Brussel-Gent,  
Brussel-Luik,  
Brussel-Charleroi,  
Antwerpen-Luik,  
Antwerpen-Gent.

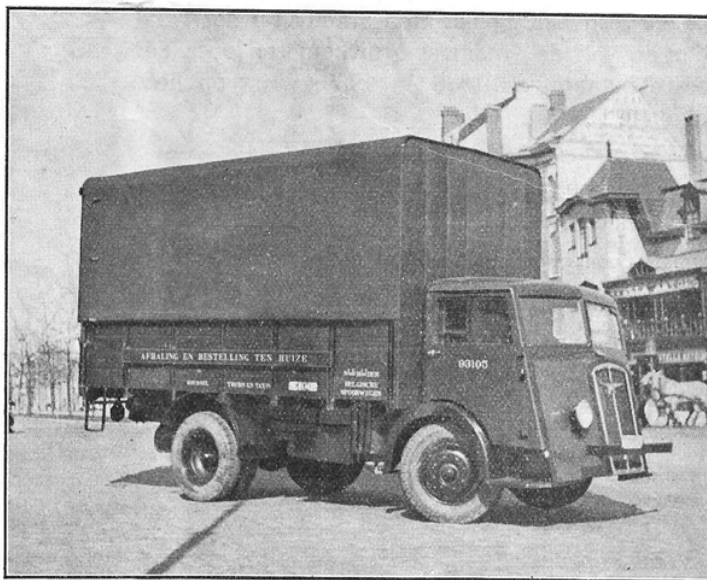
Wanneer de vraag tot afhalen der colli vóór 11 u. 30 wordt ingediend, zorgt de Nationale Maatschappij voor de bestelling nog denzelfden dag.

Buitendien kan het publiek in dringende gevallen « express » verzenden; het onmiddellijk afhalen ten huize, het verzenden met den eerstvolgenden trein en de onmiddellijke aflevering door het bestemmingsstation is alsdan verzekerd.

c) De kosten van de verrichtingen van den besteldienst mogen niet te hoog loopen.

Bij den eigenlijken vervoerprijs gevoegd, moeten deze kosten in verhouding blijven met de werkelijk bewezen diensten. Bij het inzien van onze tarieven, zullen de lezers al dadelijk tot de overtuiging komen dat de spoorweg een billijke prijzenpolitiek heeft gevoerd.

d) Welke ook de moeilijkheden wezen waarmee de inrichting van den besteldienst in de groote steden gepaard gaat, moet echter zooveel mogelijk rekening gehouden worden met de wenschen van de cliënteel, bij het vaststellen van het meest geschikte oogenblik voor het afhalen en bestellen der



Vrachtauto F. N. 4 ton, gebruikt te Brussel voor het afhalen en bestellen van stukgoed

goederen. Deze behoefte heeft tusschen spoorweg en cliënt tot talrijke bijzondere overeenkomsten geleid.

Bij de algemeene inrichting van den dienst « van huis tot huis », hebben de Belgische Spoorwegen steeds getracht nieuwe voordeelen te bieden, ten einde met den bijzonderen aard van een bepaald verkeer rekening te kunnen houden.

Zoo wordt de dienst « van huis tot huis » in den zomer speciaal ingericht ten behoeve van de zomergasten die aan de kust en in de Ardennen verblijven.

Wij zetten onze lezers, die belang zouden stellen in deze diensten, er toe aan de noodige inlichtingen te vragen in onze stations; zij zullen er over de voorwaarden, door den spoorweg ge-

steld, al de gewenschte ophelderingen kunnen bekomen.

\*\*

Onze studie zou stellig onvolledig zijn, moesten wij, bij het aanhalen van de voordeelen door den dienst « van huis tot huis » opgeleverd, geen gewag maken van het gebruik van « containers », die de spoorweg ter beschikking van de afzenders stelt.

In een volgend artikel zal het vraagstuk van het gebruik der « containers » uitvoerig worden behandeld.

## ECONOMISCHE DOCUMENTATIE FEBRUARI 1939

### I. — VERVOER EN COORDINATIE

#### A. — IN BELGIE.

N. M. B. S. — In Januari 1939 bedroegen de ontvangsten (definitieve cijfers) 214,6 miljoen, tegen 207,9 miljoen in Januari 1938, wat neerkomt op een vermeerdering met 3,2 t. h., toe te schrijven aan de tariefverhoging op 1 Januari in werking gesteld.

Een vergelijking van den stand van het verkeer en van de financieele uitkomsten over de eerste maand van 1938 en 1939, wijst op het volgende :

(In miljoenen)	1938	1939
Exploitatieontvangsten . . .	207,9	214,6
Uitgaven (financieele lasten inbegrepen) . . . . .	240,5	231,1
Uitkomsten . . . . .	— 32,6	— 16,5
Reizigerkilometers . . . . .	496,7	495,5
Tonkilometers zware goe- deren . . . . .	452,3	433,9

Voor Februari 1939, zouden de ontvangsten, volgens de vooruitzichten, circa 190 miljoen frank bereiken, d. i., 2 1/2 miljoen minder dan in Februari 1938. De uitgaven zouden circa 226 miljoen bedragen, als men de financieele lasten meetelt. Het tekort zou aldus 36 miljoen belopen, tegen 44 miljoen in Februari 1938.

