

BETALING VAN DE VERVOERPRIJZEN EENVOUDIG EN GEMAKKELIJK

door F. LEGROS

DE meeste menschen kennen van den spoorweg alleen den reizigersdienst, waarvoor de onmiddellijke betaling van den vervoerprijs een vaste en algemeen toegepaste maatregel is.

Voor het vervoer van goederen, en volgens de overeenkomsten gesloten onder afzenders en geadresseerden, zijn de kosten voor het vervoer van goederen per spoor in beginsel betaalbaar onmiddellijk hetzij bij de aanneming van de zendingen bij vertrek, hetzij bij de aflevering van de goederen ter bestemming.

Met de uitbreiding van het verkeer per spoor bleef die regel van contante betaling over het algemeen alleen van kracht voor de gelegheidscliënteete, die trouwens zeer talrijk is als men het land over zijn geheel beschouwt, en vooral in het verkeer van kleine colli, voor de cliënteete die geen regelmatige en evenmin bijzonder belangrijke betrekkingen met den spoorweg heeft, alsmede voor den cliënt die zich gewoon aan de oude gebruiken houdt.

Wij zullen achtereenvolgens de verschillende wijzen van uitgestelde betaling onderzoeken, namelijk het zoogenaamd 24-urenkrediet, de wekelijksche afrekeningen, de loopende rekeningen op 15 dagen of op één maand, het stelsel der kredietbladen, en tusschen die verschillende systemen invallend, bepaalde modaliteiten van betaling door bemiddeling van den postcheckdienst.

I. — 24-urenkrediet.

Dit is een notoriëteitskrediet, door de stationschefs verleend aan de als solide bekend staande cliënten. De betaling der vervoerkosten van een zelfden dag kan globaal overgedragen worden tot 's anderen daags 's middags, om het even of deze betaling geschiedt in specie of door de afgifte hetzij van een overschrijvingsblad van de postcheckrekening van den cliënt, ten bate van het schuldvorderend station, hetzij van een doorgestreepte check op een door de Nationale Maatschappij aangenomen bank.

Die wijze van betaling geldt vooral voor de industrieelen en de handelaars die met den spoorweg verbonden zijn, voor de expediteurs enz., wier geregelde betrekkingen met den vervoerder beide partijen een kostbaren tijd zouden doen verliezen, moest de betaling van de kosten bij elke afgifte van documenten en van goederen op alle oogenblikken van den dag plaats vinden.

II. — Wekelijksche afrekeningen.

De methode van de globale dagelijksche afrekening werd uitgebreid tot de wekelijksche, mits bepaalde voorwaarden die de houder van de rekening zich verbindt na te leven. Formulieren voor verbintenis liggen ter beschikking van de cliënteete in al de stations en halten van het net.

Dit stelsel geldt voor den cliënt die ten minste 1.000 frank vervoerkosten per maand te betalen heeft. Het bedrag was vroeger vastgesteld op 2.000 frank. Het werd met de helft vermindert en op dat cijfer behouden, zelfs na de opeenvolgende devaluaties van den Belgischen frank en de daaruitvolgende verhooging van de goederentarieven, en wel ten einde het gebruik van die wijze van periodieke vereffening uit te breiden.

In de Brusselsche en Antwerpsche agglomeraties en voor de aan huis afgehaalde « franco »-zendingen, volstaat het, buitendien, nagenoeg 200 frank kosten per maand te bereiken om de opening van een rekening te bekomen.

Deze maatregel werd vooral genomen tot vereenvoudiging van de betaling der kosten die de bediende van den besteldienst niet zelf bepalen kan bij de weghaling van het goed.

Bij gebrek aan wekelijksche afrekening, moet immers hetzij de kwitantie ter inning worden aangeboden bij een volgende dienstronde, hetzij met de Post worden geïncasseerd door middel van een ontvangkaart, hetzij de cliënt worden verzocht het bedrag over te schrijven of te storren op de postcheckrekening van het afzendend station.

Deze wijzen van handelen, die de cliëntelee hinderen, bemoeilijken tevens de verrichtingen van den spoorweg.

Bij de vraag om opening van een wekelijksche loopende rekening moet een provisie in specie gevoegd zijn, gelijk aan het gemiddeld bedrag van de vervoerkosten over één week. Die provisie moet van week tot week aangevuld worden.

Ze brengt geen interest op.

Er bestaat, ten slotte, onder dat stelsel een zes dagen vervroegde betaling, maar de belangrijkheid van die vervroeging vermindert naarmate dat het debet van de rekening verhoogt.

Er werd wel eens gecritiseerd dat de gestorte provisie geen interest opbracht.

Houdt men rekening met de termijnen verleend voor het aanvullen van de provisie, dan wordt er evenwicht bereikt tusschen de debet- en creditinteressen die het nauwkeuriger maar meer kosten vergend houden der rekeningen zou opleveren.

Op het einde van 1938 bestonden er 1.457 weekrekeningen met een totaal bedrag gestorte provisies van 8.773.000 frank. In dit aantal zijn begrepen 166 rekeningen op het station Brussel (T. T.) geopend voor de afhaling aan huis van stukgoed en met bestelgoedtreinen te vervoeren bagage.

III. — Loopende termijnrekeningen van 15 dagen of van een maand.

De wekelijksche afrekeningen beantwoorden aan het gemak van de cliëntelee voor wie de binnen een termijn van een week te vereffenen vervoerkosten geen grootere provisie in specie noodig maakt.

Om de betrekkingen te vergemakkelijken met onze correspondenten met belangrijk verkeer en om hun den last van dagelijksche betalingen te besparen, heeft de N. M. B. S. op 1 November 1928 loopende rekeningen zonder storting van specie ingevoerd, hetzij voor een tijdperk van 14 dagen, hetzij voor een tijdperk van 28 dagen.

De verbintenis omvatte een verklaring van borgstelling onderschreven door een door de N. M. B. S. aangenomen bank en voor een som berekend op het gemiddeld bedrag van de vervoerkosten, voor veertien dagen verschuldigd in de rekeningen op 14 dagen en voor een maand in de rekeningen op 28 dagen.

Die tijdperken werden gesteld opdat de betalingen zouden vallen op een goed bepaalden dag van de week, dit wil zeggen den Dinsdag volgende op de afsluiting van de rekeningen.

Om tegenwerpingen van de zijde van onze cliënten te voorkomen, vooral wat betreft de aanpassing der vervaldagen aan die welke in den handel en in de nijverheid in gebruik zijn, werden die loopende rekeningen, met ingang van 1 April 1931, veranderd in rekeningen op 15 dagen en op een maand.

De commissie wegens verlies van interesten op de geboekte sommen, gesteld op 1,25 per 1.000 frank in de rekeningen over 14 dagen en op 2,50 per 1.000 frank in de rekeningen over 28 dagen, werd onderscheidenlijk verminderd tot 1,15 ‰ en tot 2,20 ‰.

Met ingang van Januari 1934, werd de door de N. M. B. S. geïnde commissie afgeschaft voor de rekeningen op 15 dagen en met 1 ‰ verminderd voor de rekeningen op 1 maand. In dit laatste geval staat die commissie gelijk met een interest van minder dan 2 % per jaar.

Om onzen correspondenten meer gemak te verschaffen voor de vereffening van de periodieke afrekeningen, werd de betaling van de saldi overgedragen op den derden werkdag na de afsluiting van de rekeningen. De opening van de rekening geschiedt den 1st of den 16st voor de rekeningen op 15 dagen en den 1st voor de maandrekeningen.

Om te voldoen aan een van verschillende zijden geuiten wensch, kon de bankwaarborg, met ingang van Juni 1936, vervangen worden door een storting in specie of in effecten in de « Deposito- en Consignatiekas ».

De firma welke van die vrijheid wil gebruik maken, moet haar deposito storten op de Nationale Bank van België of op een van haar agentschappen (Rijkskas) en het bewijs van storting bij haar vraag om kredietopening voegen.

De cliëntelee heeft tot dusver daarvan haast geen gebruik gemaakt, want voor 640 door de banken gewaarborgde rekeningen, bestaan slechts 10 pandrekeningen met tusschenkomst van de Deposito- en Consignatiekas.

Wat de details over de werking van die rekeningen betreft, kan men de formulieren voor verbintenis naslaan, die in al de stations van het net ter beschikking liggen van het publiek.

IV. — Stelsel der kredietbladen.

Het geldt hier een belangwekkende nieuwigheid, die samen met de opening der door een bankwaarborg gegarandeerde rekeningen werd ingevoerd. Dank zij dit stelsel kunnen de door een zelfden cliënt in verschillende stations van het net gedane verrichtingen op een enkele loopende rekening geregeld worden.

De kredietbladen, in brochures van 25 exemplaren (facsimile hieronder), worden verstrekt

Wat den stam A betreft, deze wordt bewaard door den cliënt, tot verantwoording van zijn verrichtingen.

Dit stelsel van loopende rekening met kredietbladen biedt werkelijke voordeelen voor de industriële concentraties, waarvan de bedrijfsafdeelingen in verschillende streken van het land verspreid liggen en waarvan de boekhouding in den financiëleen zetel wordt gecentraliseerd.

Dit is ook het geval voor de ondernemingen

<p>Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> <p>Boekje n^r 035 Reeks A</p> <p>Kredietblad N^r 0025</p> <p>M..... straat, n^o, te</p> <p>geeft dit kredietblad af voor betaling der sommen verschuldigd aan het station</p> <p>Bedrag van het blad (in letterschrift)</p> <p>Station aangewezen voor het houden der loopende rekening.</p> <p>Te....., op 193 .</p> <p>Handtekening van den titularis van het boekje,</p> <p>C</p>	<p>Boekje n^r 035 Reeks A</p> <p>Kredietblad N^r 0025</p> <p>BEDRAG VAN HET BLAD</p> <p>De Stationschef of zijn gemachtigde,</p> <p>Datumstempel van het station waar het blad voor betaling afgegeven is.</p> <p>Station aangeduid voor het houden van de loopende rekening.</p> <p>B</p>	<p>Boekje n^r 035 Reeks A</p> <p>Stam van het kredietblad N^r 0025</p> <p>BEDRAG VAN HET BLAD</p> <p>De Stationschef of zijn gemachtigde,</p> <p>Datumstempel van het station waar het blad voor betaling afgegeven is.</p> <p>A</p>
---	---	--

op aanvraag van de houders van loopende rekeningen. Zij worden aangenomen ter betaling van de vervoerkosten in de stations die vooraf aan het Hoofdbestuur (Directie der Exploitatie) moeten aangewezen worden. Een enkel kredietblad kan volstaan voor al de vervoerkosten van een zelfden dag.

Dagelijks of op gestelde tijden worden de vakken B en C van die bladen door den ontvangenden dienst gezonden aan het station, dat door den cliënt werd aangewezen om de rekening te houden en hem de vakken B tot staving van staten over te maken.

De gedeelten C zijn bestemd voor den spoorweg, voor zijn contröleverrichtingen.

die werken in uitvoering hebben hetzij tegelijkertijd, hetzij achtereenvolgens, op verschillende plaatsen van het net.

De betaling van de vervoerkosten geschiedt door elken bedrijfsleider, door middel van kredietbladen genomen uit een boek, dat door de Directie der onderneming te zijner beschikking wordt gesteld. Voor de expediteuren is het voordeel nog stilliger en grooter. Eertijds, wanneer zij een goed moesten voortzenden van het ene punt naar het andere, gedekt door nieuwe bescheiden, soms vrachtvrij en na betaling van de onkosten die de eerste zending bezwaarden, moesten zij noodzakelijk het vereischte geld overmaken aan het station van voortzending en

vaak een hunner gemachtigden ter plaats sturen.

Thans is het voldoende, na het Hoofdbestuur per brief of per telefoon verwittigd te hebben, een blanco-kredietblad met de onderrichtingen en de bescheiden voor de voortzending te laten worden aan het betrokken station.

Thans maken 56 personen gebruik van de loopende rekeningen volgens het stelsel der kredietbladen, en wel 34 voor de rekeningen op 15 dagen en 22 voor de rekeningen op een maand.

V. — Belangrijkheid der loopende rekeningen.

Om zich rekenschap te geven van de evolutie der loopende rekeningen, verstrekken wij in de verderstaande tabellen het aantal per categorie geopende rekeningen, het totaal der waarborgen in specie of der gewaarborgde bedragen evenals het gemiddeld bedrag per rekening.

WEKELIJSCHES LOOPENDE REKENINGEN.					
Stand op 1 September 1926.			Stand op 31 December 1938.		
Aantal rekeningen	Totaal der provisies in specie.	Gemiddeld bedrag	Aantal rekeningen	Totaal der provisies in specie.	Gemiddeld bedrag
725	5.610.000	7.700	1.457	8.773.000	6.000

In 1938 was het globaal bedrag van de vervoerkosten aangeschreven op de 1.457 wekelijksche loopende rekeningen 275.000.000 frank.

LOOPENDE REKENINGEN MET BANKWAARBORG OF MET PANDGEVING BIJ DE DEPOSITO- EN CONSIGNATIEKAS.

Stand op 31 December 1930.

Termijn.	Aantal rekeningen.	Totaal bedrag der bankwaarborgen.	Gemiddeld bedrag.
14 dagen	128	5.628.000	44.000
28 dagen	115	4.552.000	40.000

Stand op 31 December 1938.

15 dagen	405	19.103.500	47.000
1 maand	235	9.136.400	38.800

Stand op 31 December 1938.

Termijn.	Aantal rekeningen.	Totaal bedrag van de panden in effecten of specie.	Gemiddeld bedrag.
15 dagen	7	167.800	24.000
1 maand	3	14.700	15.000

In 1938 was het globaal bedrag der vervoerkosten aangeschreven op 650 loopende rekeningen met bankwaarborg 357.000.000 frank.

Uit het onderzoek van de cijfers in die tabellen kan het volgende afgeleid worden:

1° van 1 September 1926 tot 31 December 1938 verdubbelde het aantal wekelijksche loopende rekeningen en vermeerderde het totaal bedrag van de provisies met 60 %; er valt op te merken dat het gemiddeld bedrag der voor die rekeningen gestorte provisies afgenomen is, onder meer ten gevolge van de opening van bijzondere rekeningen met geringen waarborg voor de aanhuisafhaling;

2° van 1930 tot 1938 is het aantal rekeningen op 15 dagen en op één maand met meer dan 160 % toegenomen, terwijl het globaal bedrag der waarborgen en panden met 180 % vermeerderde; het gemiddeld bedrag van die onderschreven borgstellingen is betrekkelijk stabiel gebleven.

Men merkt eveneens dat de ontwikkeling der rekeningen op 15 dagen scherper omlijnd is dan die der maandrekeningen; dit resultaat kan toe te schrijven zijn aan de afschaffing van alle commissie wegens verlies van interest voor de rekeningen op 15 dagen.

Er kan niettemin worden vastgesteld dat de maandrekeningen in aantal verdubbeld zijn gedurende het tijdperk 1930-1938.

De drie typen van loopende rekeningen, met de bijzondere modaliteiten die aan elke er van eigen zijn, beantwoorden aan de particuliere belangen van de cliënteel. Er kon trouwens worden geconstateerd dat amper 6 % der weekrekeningen in rekeningen met bankwaarborg werden veranderd.

VI. — Betaling per postcheck.

De Belgische Spoorwegen waren onder de eerste spoorwegbesturen die een postcheckrekening geopend hebben voor al hun stations en hun halten, waar de maatregel gewettigd was.

Die organisatie heeft het vereffenen van rekeningen met de cliënteel aanzienlijk gemakkelijkt. Zoowel voor de vervoerkosten, de voorschotten, de remboursen, de vrachtverbeteringen naar boven of naar onderen, de provisies voor weekrekeningen, de periodieke vereffening van saldi enz., kunnen al die verrichtingen uitgevoerd worden met de cliënteel die een rekening bij den dienst der postchecks bezit.

Het behoeft geen verder betoog dat deze wijze van verreffening, door de methode der overschrijving, de bezwaren wegneemt welke verbonden zijn aan geldbehandeling, en tevens verifieerbare sporen achterlaat om eventueel vergissingen weer goed te maken.

Een voordeelige toepassing van de checkrekening werd sedert eenigen tijd in de Brusselsche agglomeratie ingevoerd ten behoeve van de bij den Postcheckdienst aangesloten cliënteel, wier betrekkingen met den spoorweg niet omvangrijk genoeg zijn om het regime der loopende rekening te gebruiken.

Voor de aan huis afgehaalde en op kosten van den afzender verzonden goederen, volstaat het dat de afzender aan den besteller een overschrijvingsblad afgeeft, dat in allen deele is ingevuld behalve wat de over te schrijven som

betreft, welke door het station van vertrek vermeld wordt na berekening van de vracht. De afzender krijgt 's anderen daags per bijzonder borderel kennis van de omstandige opgave der vervoerkosten waarvoor zijn postrekening gebiteerd werd.

Die wijze van betaling kan de cliënteel geen nadeel berokkenen, vermits de N. M. B. S. de volle verantwoordelijkheid voor de overschrijvingsverrichting op zich neemt. Ze voorkomt de bezwaren die voortvloeien uit het naderhand incasseeren en ze wordt trouwens maar toegepast ingeval de besteller niet in staat is de kosten te berekenen.

Deze handelwijze is vooral voordeelig voor de cliënten die in den vacantietijd op reis gaan. Zij hebben er een ruim gebruik van gemaakt in 1938.



WAGENVERDEELING

door Louis VER ELST

ONLANGS waart gij reeds lang voor de komst van uw trein in het station.

Het was een rustig en keurig platte-landsstationnetje. Wat gedaan om den tijd te dooden? In de wachtkamer blijven?

Ze was netjes, comfortabel, kortom gezellig met haar mooie toeristische aanplakbiljetten. De reclame « van huis tot huis » ontbrak er niet. Maar alleen te zijn! Eindelijk, nadat de diensttabel u de verzekering gegeven had dat gij nog den tijd hadt, zijt gij gewandeld naar een plaats waarvan gij nog niets af wist: het goederenpark.

Gij ziet daar een wagen lossen; gij ziet er een anderen laden. Waar komt de eerste vandaan? Waar gaat de tweede heen? Twee wagens staan ledig. Waarom staan ze daar? Houdt men er zich mee bezig? Een wagen moet heel wat kosten en men kan niet aannemen dat het kapitaal dat er in werd gestoken, ongebruikt blijft. Is het in de leidende kringen bekend dat dit materieel daar staat?

Dit waren evenveel zeer pertinente vragen waarop het antwoord uitbleef.

Indien gij er aan gedacht hadt u tot den bevoegden persoon te wenden, dan had men u volgaarne uitgelegd dat een der ledige wagens in het station zou geladen worden en dat de andere met den namiddagtrein naar het station X zou worden gestuurd. Maar, zoudt gij dadelijk geantwoord hebben — meenende uw zegsman daarmee in het nauw te brengen — « waarom » werd hij niet verzonden met den trein dien » ik bij mijn aankomst gekruist heb; hij zou » vroeger vertrokken zijn? » En de chef zou » geantwoord hebben « omdat deze trein den » wagen zou verwijderd hebben van de ladings- » plaats waarvoor hij per slot van rekening be- » stemd is ».

Hoe ingewikkeld dat alles!

U benieuwd ziende opkijken, zou de chef u nader verklaard hebben dat hij in het bezit is van instructies waarbij aangegeven wordt al wat hij moet doen om de te over zijnde wagens weg te sturen en om de benodigde wagens te bekomen. Hij zou u gesproken hebben over de bestendige eindverdeling, de bestendige stroomen van ledige wagens, de verdeelingsstations,