

SPOORNIEUWS



P.A.containers op een spooraanluiting te Jemeppe s/ Sambre

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN.
CENTRAAL STATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3602

EXTRA EDITIE

Goederentarieven

Texte français sur demande.



Met de gewettigde bezorgdheid om haar tarieven aan te passen aan de structuur van haar kostprijzen en tevens rekening houdend met de stand van de vervoermarkt, heeft de N.M.B.S. een reeks tariefmaatregelen bestudeerd die op 1 januari 1963 zullen ingevoerd worden.

De maatregelen die een prijsverhoging inhouden moeten nog door de Regering worden bekrachtigd, overeenkomstig de bepalingen van artikel 16 van de wet van 23 juli 1926.

Wij hebben het echter nuttig geacht nu reeds aan onze lezers en aan onze klanten de uiteenzetting te geven van de principes die aan de aanpassing in kwestie ten grondslag liggen.

I. WAGENLADINGEN

De voorgenomen maatregelen slaan op al de goederen, met uitsluiting van die welke onder de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (E.G.K.S.) ressorteren.

In ons nummer van oktober 1961 hadden wij de gelegenheid de basisprincipes van hun tarifiering in grote trekken uiteen te zetten. Derhalve zullen wij, tot goed begrip van de kwestie, trachten elk van de vroeger besproken punten in de mate van het mogelijke nader toe te lichten.

A. Tarief nr. 3.

Dit tarief geldt voor de als vrachtgoed verzonden goederen.

1. *Degressie volgens de waarde.*

De bevrachting van de goederen volgens hun waarde wordt gehandhaafd. De voornaamste wijziging is de invoering van een nieuwe vijfde klasse, die in de plaats komt van speciaal tarief 5901.

De prijzen van dit tarief, dat meestal slechts mocht worden toegepast voor zendingen van ten minste 60 t, gelden nu voor zendingen van 20 t, doch zijn gemiddeld met 10% verhoogd.

Het prijsverschil tussen de verschillende klassen wordt eenvormig 18%, ongeacht de beschouwde afstand. Dit betekent dat men de prijzen van de 4e klasse bekomt door die van 5e klasse met 18% te verhogen; zo zijn ook die van de 3e klasse gelijk aan die van de 4e klasse verhoogd met 18%, enz.

2. *Degressie volgens het gebruik van de wagens.*

De vijf klassen van het nieuw stelsel omvatten elk vier reeksen prijzen, die respectievelijk gelden voor ladingen van 5 t, 10 t, 15 t en 20 t. Tot nu toe omvatten alleen de 3e en de 4e klasse, waarin de zware goederen gerangschikt zijn, een prijzenreeks voor 20 t.

De modernisering van het vervoermaterieel en de voortdurende toeneming van het laadvermogen ervan wettigen de invoering van dergelijke prijzenreeks voor de als „edel” betitelde goederen in een stelsel van klasse-indeling volgens de

waarde. In dit verband kunnen wij volstaan met te vermelden dat de gewone gesloten wagens van meer dan 20 t op 31 december 1960 51,2% van het wagenpark der N.M.B.S. vertegenwoordigden. Bovendien is de degressie van de prijzen volgens het gebruik van de wagens aangepast aan de normen aanbevolen door de Internationale Spoorweg Unie (U.I.C.) en de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (E.G.K.S.). Op grond van deze normen wordt een lading van 20 t in een wagen beschouwd als benutting van het volle laadvermogen van deze wagen, en de overeenstemmende prijzen dienen als basis voor het bepalen van de prijzen der andere reeksen. Tussen de prijzen van de reeksen van 20 t en die van de reeksen van 15 t, 10 t en 5 t bestaat een eenvormig verschil van 5%, 20% en 60%. Hieronder volgt een vergelijking tussen de oude en de nieuwe verhogingspercentages:

materieel tot zijn volle laadvermogen laadde, doch de ondervinding heeft aangetoond dat zulks veelal niet het geval was en dat de minima van 5 t en 10 t per wagen, naar gelang van de aard van de goederen, als criteria werden beschouwd voor een normale belading van het materieel.

Die zogenaamde „collectieve” bevrachting is eigen aan de Belgische Spoorwegen gebleven. Zij was volkomen verantwoord in de tijd toen het aantal wagens met groot laadvermogen te klein was om aan de vraag van de cliëntele te voldoen.

Daar het huidige wagenpark voor een ruim deel uit grote wagens bestaat, heeft de N.M.B.S. besloten van de collectieve bevrachting af te zien en, zoals de andere spoorwegen het doen, de bevrachting per wagen toe te passen. Om consequent te blijven heeft zij geoordeeld zulks in haar prijstabellen te moeten concretiseren door

Prijzen per ton in de reeksen				
	5 t	10 t	15 t	20 t
nieuwe:	160%	120%	105%	100%
oude:				
1e en 2e kl.	130%	115%	100%	100%
3e en 4e kl.	160%	128%	112%	100%

Tenslotte is er een aspect van de degressie volgens het gebruik van de wagens dat wij niet onvermeld mogen laten.

De optimale benutting van het materieel is een vraagstuk waarmee al de spoorwegbesturen te doen hebben.

Het is overduidelijk dat zij er meer belang bij hebben 20 t in één wagen te vervoeren dan deze lading over twee voertuigen te moeten verdelen, en dit voordeel is des te klaarblijkelijk, wanneer de vervoerprijs in beide gevallen juist dezelfde is.

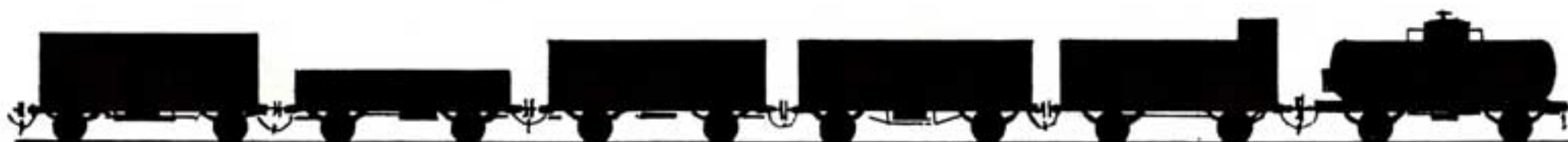
En nochtans is het ongeveer dat wat de N.M.B.S. tot nu toe aannam! Haar reglementering bepaalde wel dat de voordeligste prijzen maar mochten verleend worden op voorwaarde dat de klant het

er prijzen per 20 t voor de 1e en de 2e klasse in op te nemen.

3. *De degressie volgens de afstand blijft zoals ze was*, in die zin dat de degressiviteitsknikken in de prijstabellen, d.w.z. de afstanden vanaf welke de prijzen afnemen, nog steeds op de kilometerpunten 100, 150 en 250 liggen.

De tarieven behelzen evenwel een prijsverhoging voor de afstanden boven 100 km, behalve voor de 1e klasse, waarin dit slechts bij 250 km het geval is.

* * *



Hiernaast de verminderings- of verhogingspercentages van de nieuwe prijzen ten opzichte van de huidige voor de verschillende klassen en tonnagevoorwaarden in %:

bij de vervoersafstand van 100 km (in %)

	1e kl.	2e kl.	3e kl.	4e kl.
5 t	+ 16,9	— 0,9	— 4,9	— 5,7
10 t	—	— 15,7	— 10,4	— 11,4
15 t	—	— 14,7	— 10,5	— 12,2
20 t	— 4,5	— 19,2	— 3,9	— 5,5

bij de vervoersafstand van 200 km (in %)

	1e kl.	2e kl.	3e kl.	4e kl.
5 t	+ 16	+ 8,4	+ 5,3	+ 5,4
10 t	— 1,6	— 8	— 1,3	— 1
15 t	— 1,1	— 7,6	— 1,5	— 1,2
20 t	— 5,8	— 12	+ 5,7	+ 5,4

Wij menen een bijzondere nadruk te moeten leggen op het feit dat de vergelijkingen gelden voor ladingen in één enkele wagen, dus zonder dat er met het stelsel van collectieve bevrachting rekening gehouden wordt.

In de andere algemene tarieven worden slechts detailwijzigingen aangebracht, die wij hierna in het kort vermelden:

B. Tarief nr. 2.

Dit tarief geldt voor goederen die als ijsgoed worden verzonden. De aangebrachte wijzigingen hebben geen ander doel dan er een structuur en toepassingsvoorwaarden aan te geven welke overeenkomen met die van tarief nr. 3.

C. Tarief nr. 6.

Het vervoer van levende dieren zal voortaan geschieden tegen een vaste prijs van 10 F per wagen-km, ongeacht het gewicht van de lading. De wettelijke voorschriften betreffende de minimumruimte waarover de dieren moeten beschikken blijven natuurlijk ongewijzigd.

D. Tarief nr. 8.

De prijzen voor het vervoer van goederen in containers op ingerichte draagwagens zijn juist dezelfde als die van tarief nr. 3 (reeksen 5 t, 10 t en 15 t). Er wordt een som van 125 F geïnd per container die binnen een kring van 5 km straal

aan huis wordt afgehaald of besteld. Per bijkomende kilometer wordt 25 F bijgerekend.

E. Speciale tarieven.

In aansluiting aan de maatregelen die voor de algemene tarieven werden genomen, moesten ook tal van speciale tarieven aangepast worden. Het zou ons te ver leiden al die wijzigingen uitvoerig te vermelden. Daarom zijn wij zo vrij de lezer die er meer over wenst te weten, te verwijzen naar de verbeterbladen op bundels III en VII van de goederentarieven. Die verbeterbladen zullen evenwel pas in de loop van de maand december verschijnen.

F. Vervoerbescheiden.

Om redenen van administratieve aard zal de N.M.B.S. genoodzaakt zijn om, met ingang van 1 januari 1963, van haar cliëntele de overlegging van een afzonderlijke vrachtbrief per wagen voor de zendingen in Belgisch binnenverkeer te vergen. Dit stelsel is trouwens wel bekend bij de firma's die gewoonlijk een beroep op de spoorweg doen voor hun zendingen naar het buitenland.

Nochtans is bepaald dat, voor de vrachtgoedzendingen die uit verscheidene wagens bestaan, zoals voorheen, een en hetzelfde vervoerbescheid mag gebruikt worden, alleen op voorwaarde dat elk voertuig een zelfde goed bevat waarvoor dezelfde eenheidsprijs wordt aangerekend. Vb.: een zending bestaande uit vijf wagens mijnhout die elk met 12 ton beladen zijn.



II. STUKGOEDZENDINGEN

A. Reorganisatie van de dienst voor afhaling en bestelling aan huis.

1° — Gewone stukgoederen (ijlgoed) en postcolli.

De wegcentrumstations trachten zich met de grootst mogelijke soepelheid aan de uiteenlopende behoeften van de cliëntele aan te passen en met het oog hierop houden ze sedert verscheidene jaren rekening met het verlangen van de firma's al of niet op zaterdag door de vrachtwagens van de spoorweg te worden bediend.

Wegens de vrij algemene toepassing van de vijfdaagse werkweek die in het merendeel van de gevallen tot de stillegging van het werk op zaterdag leidt, is de bedrijvigheid van de dienst voor afhaling en bestelling aan huis immers op het einde van de week aanzienlijk verminderd. Men mag aannemen dat, zo de aanhuisbestelling op zaterdag nog nagenoeg 30% van een normale werkdag vertegenwoordigt, de afhaling aan huis beslist onbeduidend is geworden. Deze toestand is een oorzaak van slecht rendement. Dienvolgens heeft de N.M.B.S. besloten de camionnage en het vervoer per spoor van gewone stukgoederen en postcolli op zaterdag af te schaffen. De wettelijke vervoertermijn voor de ijlgoodzendingen en postcolli zal voortaan 's zaterdags geschorst worden zoals dit nu al op zon- en feestdagen geschiedt.

Een reorganisatie van de bediening zal doorgevoerd worden voor de localiteiten die nu

maar drie dagen per week, waaronder de zaterdag, bediend worden.

De cliëntele die van de inkrimping onzer diensten enige hinder mocht ondervinden wordt verzocht met haar leveranciers de gewenste maatregelen te overleggen opdat de zendingen op vrijdag worden afgeleverd ofwel met het betrokken station overeen te komen om de zendingen 's zaterdags in het wegcentrum zelf in ontvangst te nemen (spoorwegvervoer heeft nog plaats de nacht van vrijdag op zaterdag).

2° — *Expresgoedzendingen.*

De aanhuisbestelling op zondag van de expresgoedzendingen zal eveneens afgeschaft worden. Men weet dat deze dienst werkt in de localiteiten „met onmiddellijke bestelling”⁽¹⁾, voor de zendingen die vóór 10 uur in het station toekomen. Van die dienst wordt weinig gebruik gemaakt. Ook worden zijn kosten niet gedekt.

De aanhuisbestelling van het expresgoed zal in die localiteiten voortaan tot de zaterdagavond verzekerd worden (voor de zendingen die vóór 16 uur in het station van bestemming toekomen). De expresgoedzendingen die volstrekt op zaterdagavond zelfs na 16 uur of op zondag moeten toekomen, dienen „kantoorliggend” verzonden naar het dichtstbij gelegen station en moeten door de geadresseerde afgehaald worden. Deze zal er belang bij hebben met het station van aankomst alle nodige regelingen te treffen voor een snelle weghaling.

Wij herinneren er aan dat expresgoed in principe met reizigerstreinen vervoerd wordt, en zelfs op zon- en feestdagen verzonden wordt voor zover de stations voor het reizigersverkeer geopend zijn.

B. Invoering van een tarief voor in het station (kantoorliggend) af te leveren expresgoedzendingen.

Het expresgoedtarief omvat de kosten voor de aanhuisbestelling van de zendingen.

Deze bestelling wordt verzekerd in al de localiteiten die door de vrachtauto's van onze wegcentrums bediend worden.

In veel gevallen verschilt zij evenwel niet van de normale aanhuisbestelling der gewone zendingen. Daaruit vloeit voort dat de aanhuisbestelling, in haar geheel genomen, niet meer als „expres” kan bestempeld worden. Ons tarief maakt trouwens een onderscheid tussen de localiteiten met „onmiddellijke bestelling” die aan de criteria van een

⁽¹⁾ Bestelling binnen twee tot vier uur na de aankomst in het station.

dergelijke dienst beantwoorden en die waar de bestelling eenvoudigweg „normaal” geschiedt.

Daar het aantal localiteiten met „onmiddellijke bestelling” nog slechts een kleine minderheid vormt, heeft de N.M.B.S. billijkheidshalve besloten het begrip expresdienst (met aanhuisbestelling) af te schaffen daar waar de vereiste criteria niet voorhanden zijn.

Daarentegen voert zij een nieuwe prijzenschaal in voor de expresgoedzendingen die „kantoorliggend” dienen afgeleverd. Deze is lager (— 2 F per 10 kg) in vergelijking met de huidige schaal die de aanhuisbestelling omvat. Deze laatste zal, daarentegen, met 3 F per 10 kg worden verhoogd.

Deze nieuwe schaal zal gelden tussen al de reizigersstations van het net.

De wegcentrums waar de „expres”-bestelling aan huis effectief zal verzekerd worden, zijn: Aalst, Aarlen, Antwerpen, Bergen, Brugge, Brussel, Charleroi, Doornik, Gent, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Luik, Mechelen, Namen, Oostende, Ronse, St.-Niklaas, Turnhout, Verviers en hun agglomeraties.

Voor de zendingen van minder dan 20 kg verdwijnen de drie afstandszones. De prijzen zijn, voor het ganse grondgebied, eenvormig vastgesteld op:

	Aanhuisbestelling	Kantoorliggend
van 0 tot 5 kg	40 F	35 F
van 5 tot 10 kg	55 F	50 F
van 10 tot 20 kg	70 F	60 F

C. Gewone ijlgoodzendingen.

Daar voor de bezoldigingen van het personeel op 1 augustus laatstleden een wettelijke verhoging is ingegaan, zullen de vrachten eenvormig met 7% worden verhoogd, behalve voor de schijven van 500 kg en meer.

De prijzen voor de verbindingen van of naar de B-zones van de wegcentrums (randzones) worden bovendien nog verhoogd met :

5% voor de verbindingen van zone A naar zone B of omgekeerd.

10% voor de verbindingen van zone B naar zone B. Deze verhoging is verantwoord door de uitbreiding die de spoorweg heeft gegeven aan de bedieningszones die thans 99,95% van de bevolking bestrijken.

De A-zones worden voortaan in principe beperkt tot de stadszone rondom het wegcentrumstation.

D. Nieuwe vervoerbescheiden.

Zoals in informatieblad nr. 4 medegedeeld, zullen eerlang in de verschillende takken van het stukgoedvervoer nieuwe bescheiden worden gebruikt.

Die bescheiden worden hoofdzakelijk ingevoerd om tegemoet te komen aan het verlangen van tal van afzenders die een volledig afschrift van het vervoerbescheid in plaats van het huidige eenvoudig ontvangstbewijs wensen te bekomen.

De N.M.B.S. heeft dus besloten tot het algemeen gebruik van meerbladige gecarboneerde bescheiden. Die bescheiden worden kosteloos ter beschikking van de afzenders gesteld.

Met zulke bescheiden zal het niet meer nodig zijn het ontvangstbewijs voor de afzender en de stam voor de geadresseerde in te vullen omdat deze voortaan met de doorschrijfmethode bekomen worden.

Blad 1: verzendingsbulletin (gaat met de zending mee).

- » 2: stam vertrekstation.
- » 3: ontvangstbewijs voor de afzender.
- » 4: stam voor de geadresseerde.

Het vervoerbescheid voor expresgoedzendingen is hetzelfde als dit voor het ijlgoodverkeer; het wordt echter op geel in plaats van op rose papier gedrukt.

De tekst op het bulletin voor postcolli is aangepast aan de bijzondere voorwaarden voor dit verkeer. Het bescheid bestaat slechts uit 3 bladen, want er is geen stam voor de geadresseerde.

Al de bescheiden zijn op het formaat: hoogte 16,3 cm (17,5 cm met de gegomde band) × breedte 20,3 cm.

Een van de bladen van de nieuwe bescheiden (blad 2 voor de ijl- en expresgoedzendingen, blad 3 voor de postcolli) moet dienen voor de statistiek van het vertrekstation.

De klanten die zelf hun vervoerbescheiden op hun naam laten drukken of zij die hun naam op bescheiden van de spoorweg laten drukken, moeten derhalve van bij de invoering van de nieuwe organisatie, het nieuw type van meerbladig formulier gebruiken.

Indien klanten niet tijdig mochten klaarkomen, worden zij verzocht in overleg met hun station de nodige maatregelen te nemen.

Ze kunnen eventueel, gedurende de nodige tijd, twee documenten van het oude model voor elke zending gebruiken, waarbij het tweede een door doorschrift bekomen copie van het eerste is.

E. Etiketteren van de colli.

Zoals onze lezers zullen hebben opgemerkt, zijn aan de nieuwe bescheiden geen etiketten meer. Na proefnemingen, eerst te Brussel T.T., daarna in meer dan de helft van de wegcentrums, werd

(lees verder onderaan blz. 8)

(B)	1 VERZENDINGS BULLETIN	STATION VAN BESTEMMING	Vervoerverdeling	Etiketten „Bevrachtingspunten”		IJLGOED 006	
	De vetomlijnde delen moeten door de afzender worden ingevuld.			Vertrek	Aankomst		Nummer bij aankomst
Geadresseerde:				Frankering		Afzender	
..... straat						Aankomst	Afzender
te .....						..... straat	
Tel. N ^o in het station						te	
(voor kantoorliggende zendingen)						P.R. n ^o	
Belang bij de aflevering		..... F	Geheven bij vertrek		..... F		
Voorschot		..... F	Te heffen bij aankomst		..... F		
Aangegeven waarde		..... F	Voorschot		..... F		
Verzekerde waarde		..... F	Vracht- en bijkosten		..... F		
Ik vraag (met kruisje aanduiden)		Datum		Totaal .....		..... F	
<input type="checkbox"/> Aanhuisbestelling		<input type="checkbox"/> Kantoorliggend		Door het station bevonden		Aantal colli	
<input type="checkbox"/> De weging		<input type="checkbox"/> of <input type="checkbox"/> Niet		Niet sperrige }		Brutogewicht	
<input type="checkbox"/> Sperrige }				Sperrige } .....		..... kg	
(handtekening afzender)						Zending ontvangen / Reçu l'envoi	
COLLI		AARD		Bruto gewicht		Op Le	
Merken en	Aantal	Verpakking	Goederen	Gekubeerd gewicht		om a	
			Niet sperrige colli (meer dan 250 kg/m ³) (1)			uur heures	
			Sperrige colli (minder dan 250 kg/m ³) (1)	Verhogings-coëfficiënt		Geadresseerde / Destinataire	
						Boekhoudingsetiket	
						Zie blad 3	
						Datumstempel van vertrek	

Zo zien de nieuwe vervoerdocumenten er uit

EXPRESS		IJLGOED GRANDE VITESSE	
Bulletin n ^o	Aantal colli Nombre colis	Bulletin n ^o	Aantal colli Nombre colis
adr. adr.	Afzender Expéditeur	POSTCOLLO COLIS POSTAL max. 5 kg.	
		Bulletin n ^o	ment :

(125.000)
ercurius - 3152 - 7.62 (50.000)

De nieuwe etiketten

Spooransluitingen : goedkopere bediening



Voor de bediening van de particuliere spooransluitingen wordt thans een vergoeding geïnd die verschilt volgens de categorie waarin de aansluitingen ingedeeld zijn.

Die vergoedingen bedragen:

- 4 F per wagen voor de aansluitingen van 1e categorie;
- 8 F per wagen voor de aansluitingen van 2e categorie;
- 12 F per wagen voor de aansluitingen van 3e categorie.

Om het vervoer per spoor tussen aangesloten inrichtingen te stimuleren, heeft de N.M.B.S. besloten de bedieningsvergoeding voor de aansluitingen van 1e en 2e categorie met ingang van 1 januari 1963 af te schaffen.

In dezelfde gedachtengang heeft zij besloten, eveneens met ingang van 1 januari 1963, de som van 22 F per wagen niet meer te innen voor het plaatsen van te lossen of te laden materieel:

- op een bepaalde plaats buiten het goederenperk;
- aan een terrein, een gebouw, een particulier perron, te bedienen overeenkomstig de bepalingen van een met de Dienst van de Baan afgesloten contract.

In de tarieven zal echter bepaald worden dat de cliëntele zal mogen vragen dat beladen aan haar adres toegekomen wagens in een bepaalde orde gerangschikt worden alvorens zij ter beschikking gesteld worden.

Deze prestatie zal dan tegen 35 F per wagen aangerekend worden.

inderdaad besloten de methode van etiketteren der colli door de afzenders zelf algemeen toe te passen.

Deze handelwijze, waarbij de afzender op het etiket naam en adres van de geadresseerde vermeldt, maakt het mogelijk de colli los van het vervoerbescheid te behandelen en waarborgt een juiste en veel snellere verzending.

Evenals de verzendingsbulletins worden de op blz. 7 onderaan afgedrukte gegomde etiketten kosteloos ter beschikking van de afzenders gesteld.

F. Publicatie en invoering van de nieuwe beschikkingen.

De verschillende hiervoren uiteengezette tariefmaatregelen worden op 1 januari 1963 van kracht. Zij worden opgenomen in een geheel nieuwe uitgave van bundel V van de Goederentarieven (stukgoedzendingen).

De bepalingen betreffende het gebruik van de nieuwe bescheiden en het etiketteren zullen vermoedelijk op dezelfde datum of iets later van kracht worden.