

Hoekje van de Tema Tieker (51)

De prijs die een postadministratie voor de gebruiker in rekening brengt voor het verzenden en bezorgen van een poststuk of voor een service van die postadministratie, wordt 'postaal tarief' genoemd. Het is meestal gebaseerd op een overheidsbesluit dat officieel is goedgekeurd en vrijgegeven in postorders en verdragen. Wat kunnen we hier nog meer aan toevoegen?

De posttarieven worden berekend om de kosten van een dienst te dekken. Het tarief van een postdienst kan het gebruik ervan stimuleren of ontmoedigen. Zoals we later zullen zien, laat de geschiedenis van de postdiensten ook veel gevallen zien van speciale tarieven, die aanzienlijk werden verlaagd om het gebruik van specifieke postdiensten nog meer te bevorderen. Voorbeelden hiervan zijn legio: de distributie van kranten, brieven naar soldaten die betrokken waren bij oorlogsoperaties, verkiezingsdrukwerk en zoveel meer.

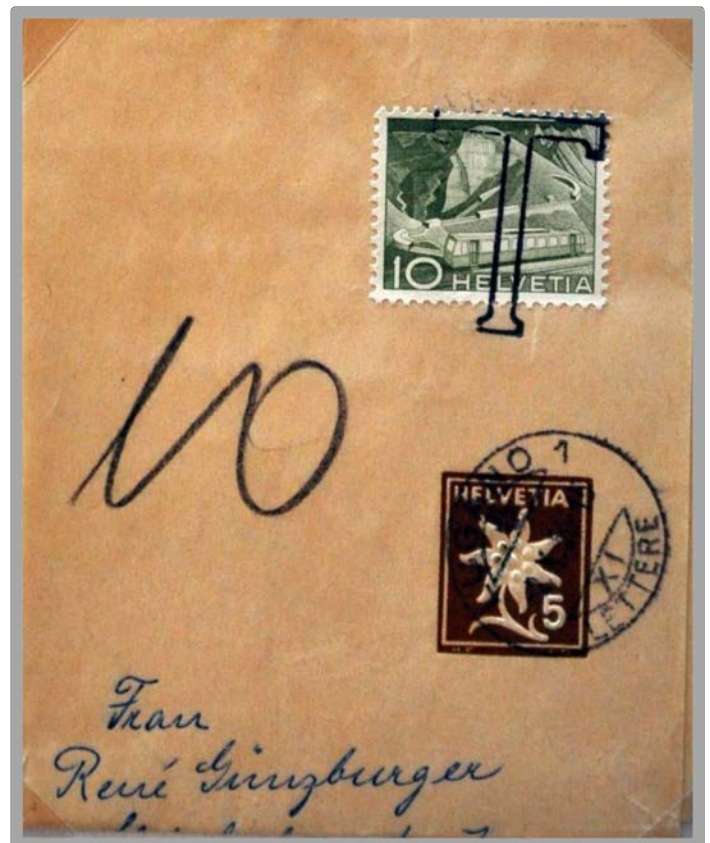
De veranderingen in posttarieven waren in het verleden, en in sommige gevallen nu nog steeds, van aanzienlijk belang voor sommige economische activiteiten die sterk afhankelijk zijn van de postdienst, denk maar aan postorderverkoop, advertising via post enzovoort. Zoals eerder vermeld, dekken de tarieven in de meeste gevallen de productiekosten van de dienst en zullen ze bijgevolg veranderen naargelang de kosten variëren. Zelden zijn het tariefverlagingen, eerder tariefverhogingen. Zoals bijvoorbeeld normaal gesproken een hoge inflatie leidt tot frequente tariefwijzigingen, terwijl de efficiëntie van het postnetwerk of het wegnemen van specifieke operationele belemmeringen tot een verlaging ervan zou kunnen leiden. Al deze elementen dragen bij aan het bepalen van het tarief.

Waaruit bestaat een posttarief?

Het posttarief post bestaat typisch uit meerdere componenten:

- het basistarief dat afhangt van het soort voorwerp (brief, postkaart, drukwerk, enz.)
- van het gewicht van het document
- transportafstand.
- een of meer toeslagen voor extra diensten, indien nodig, zoals aangetekend, speciale levering, luchtpost.

Het onderzoek naar de frankering van een bepaald poststuk is dus voor het eerste onderdeel gebaseerd op de identificatie van het type poststuk. Meestal valt dit goed mee omdat in de meeste gevallen een eenvoudig onderzoek volstaat. Als het gewicht echter een rol speelt, dan is dat al veel moeilijker te bepalen, vooral als het nog bestaande document onvolledig is, bijvoorbeeld een enveloppe waarvan de inhoud ontbreekt. Ook moeilijk en indien relevant, de vervoersafstand - bijvoorbeeld als grenzen van een koninkrijk veranderden in de loop van de geschiedenis en de tarieven verschilden wanneer de bestemming binnen of buiten de grenzen van het postdistrict van vertrek lag.



*Tarief binnenland per 01-12-1948 gewicht tot 50gr = 5ct.
Met 10ct strafport wegens gewicht meer dan 50gr.
Dubbele tarief voor het ontbrekende bedrag.
Van Lugano naar Zürich. Op datum van 02-10-1950.*

Wat de bijkomende diensten betreft, deze worden normaal gezien geïdentificeerd dankzij geschreven aantekeningen, speciale tekens of speciale postzegels of etiketten bevestigd door de verzender en/of het aanvaardende postkantoor. Sommige toeslagen, zoals die voor luchtpost, zijn ook afhankelijk van het gewicht, terwijl andere vast zijn, ongeacht de kenmerken van de envelop of het pakket.

Voor de oprichting van de U.P.U. of voor de datum van toetreding van een postadministratie tot deze organisatie van de vertrek- of aankomstlanden, waren de tarieven meestal afhankelijk van de gekozen route langs transitlanden. Een nog complexere regeling werd ingevoerd met de openstelling van de luchtpostdiensten; er werden verschillende tarieven vastgesteld afhankelijk van het land van bestemming en van de gekozen luchtroute, met de mogelijkheid van alternatieve routes met verschillende tarieven. De analyse van een poststuk met het oog op het bepalen van de (waarschijnlijke) gebruikte route en daarbij horend de gepaste tarieven kan een complexe oefening zijn. Daarbij behoort vervolgens het controleren of de frankering correct is, alles hangt af van het aantal bijkomende diensten, de mogelijke gewichtslimieten en of het poststuk binnen het land of in het buitenland werd vervoerd.

Voor en na de UPU

In 1874 werd besloten tot de oprichting van de "Universal Postal Union" (UPU). Letterlijk vertaald is dat Wereldpostunie. De oorspronkelijke naam was Algemene Postunie, tot in 1878 de huidige naam werd aangenomen. De UPU trad in werking op 1 juli 1875. Het was een belangrijke stap in de ontwikkeling van internationale postrelaties en eveneens in de ontwikkeling van posttarieven.

Artikel 1 van het UPU-verdrag bevatte een basisprincipe dat nog steeds toonaangevend is in de internationale handel van poststukken, zijnde: de toetredende landen vormen één postgebied voor de wederzijdse uitwisseling van postzendingen.



De oprichting van de UPU ging gepaard met het harmoniseren van de tarieven die aan elk land werden betaald voor de post die binnen de Unie werd vervoerd (deze tweede verklaring werd in 1989 gewijzigd, waardoor elk land de flexibiliteit kreeg om de tarieven te verlagen of te verhogen ten opzichte van de basistarieven). Voor de UPU waren de internationale postbetrekkingen gebaseerd op bilaterale overeenkomsten. Bij gebrek aan dergelijke overeenkomsten betaalde de verzender gewoonlijk het binnenlandse tarief tot aan de grens, terwijl de ontvanger het binnenlandse tarief van zijn eigen land betaalde. Ook moesten eventuele extra tarieven voor de landen van doorvoer en/of vervoer over zee worden berekend. Deze extra tarieven werden meestal betaald door de ontvanger, tenzij er een overeenkomst was tussen het land van herkomst en het land van doorvoer om ook de 'doorvoertarieven' te betalen bij de betaling van de eerste zending aan het begin van het posttraject.

In het begin sloten 22 landen zich aan bij de UPU: België, Denemarken, Duitsland, Egypte, Frankrijk, Groot-Brittannië, Griekenland, Hongarije, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Portugal, Roemenië, Rusland, Servië, Spanje, Verenigde Staten, Zweden, Zwitserland en Turkije. Aangezien andere landen later tot de UPU zijn toegetreden, is de overgang tussen de "pre-UPU" en de "post-UPU" niet voor alle landen gelijktijdig gebeurd. Zelfs na de oprichting van de Unie wanneer een brief van een UPU-land naar een niet-lid-land werd verzonden werden de oude voorgaande verdragen nog gevolgd.

Een ander element dat moet worden benadrukt, is dat de gemeenschappelijke UPU-tarieven in het begin alleen betrekking hadden op de basispostzendingen (briefkaarten, postkaarten, drukwerk), terwijl andere soorten zendingen en/of diensten op een later moment werden opgenomen in de reglementen en tarieven. Sommige landen onderwierpen een specifieke behandeling soms pas veel later dan dat ze echt effectief werden. De volgende tabel geeft een overzicht van de eerste ingangsdata van de UPU-regels voor verschillende soorten post en postdiensten.

Type van post	Ingangsdata voor eerste invoering van UPU-voorschriften voor het gegeven type
Brieven	1 juli 1875
Postkaarten (postwaardestuk)	1 juli 1875
Drukwerk	1 juli 1875
Monster zonder waarde	1 juli 1875
Aangetekend schrijven	1 juli 1875
Commerciële papieren	1 juli 1875
Geldorder	1 april 1879
Verzekerde zendingen	1 april 1879
Pakjes	1 oktober 1881
Verzekerde pakjes	1 april 1886
Speciale zending; expresbrief	1 april 1886
Rembours zending	1 juli 1892

Bron: H. Mouritsen, jurylid postgeschiedenis vroege 2de periode (1875-1914), 2de filatelistische conferentie document nr. 2, Malmö 2012.



Waarom tariefwijzigingen

De verzamelaar die een studie van posttarieven wil doen, moet zich bewust zijn van het feit dat de tariefevolucie afhangt van welbepaalde factoren, voor een gedeelte zelfs niet afhankelijk van het postsysteem. In het binnenlandse postverkeer zijn de belangrijkste drivers van dergelijke veranderingen:

- de stijging of daling van de productiekosten van de dienst die verband houdt met de algemene kosten van levensonderhoud (inflatie/deflatie) of met specifieke gebeurtenissen in de organisatie van de postadministratie (invoering van nieuwe middelen voor vervoer, sortering en distributie van post, stijging van de salarissen van het personeel, efficiëntie van het netwerk, enz...);
- de noodzaak om bepaalde aspecten te harmoniseren met bepalingen van de internationale regels (UPU);
- de wil om de uitwisseling van specifieke postzendingen aan te moedigen door hun tarieven te verlagen;
- implementatie of afschaffing van speciale faciliteiten voor specifieke categorieën gebruikers (dergelijke acties zijn bijvoorbeeld gekoppeld aan veranderingen in hun institutionele status)

De beslissing om de posttarieven te veranderen is van oudsher een prerogatief van de overheid (en dit geldt nog steeds voor veel postdiensten die deel uitmaken van de zogenaamde "universele dienstverlening"). Daarom vonden/vinden de veranderingen niet gelijktijdig plaats met de veranderingen in de hierboven genoemde redenen, maar ze werden soms pas later ingevoerd wegens voorbereidend werk, implementatie en publiceren van de nieuwe regels.



In de pre-UPU tijd waren de internationale posttarieven afhankelijk van de gekozen route. De post van Lombardije-Venetië naar Frankrijk kon worden doorgestuurd via Sardinië, of via Zwitserland of via Duitsland; voor elke route werd een speciaal tariefsysteem vastgesteld met de posttarieven die moesten worden betaald aan de twee landen van aankomst en vertrek, en aan die van doorvoer.

Brief van Alexandria, Egypte naar Marseille, France verstuurd op 18.01.1865. Tarief 50c. ruitstempel 5080; "Alexandria / Egypte" met rode Paquetboot stempel.

Op zee waren er specifieke tarieven afhankelijk van de vervoerder en/of de gekozen route. De verzender bepaalde de route afhankelijk van de eenvoudigheid of de tarieven, of nog belangrijker de vertrekkende data en de verwachte reistijd van de stoomschepen.

Zelfs na de oprichting van de UPU bleven dergelijke tariefstructuren van kracht voor postverkeer tussen landen die lid waren van de UPU en landen die geen lid waren van de UPU. Bovendien wegens de hoge kosten van het zeevervoer stond de UPU toe zelfs tussen UPU-leden onderling de mogelijkheid om een toeslag aan te rekenen tot het maximum van 100% van het standaardtarief voor UPU-post die 300 zeemijl of meer moest afleggen. De lidstaten kozen voor uiteenlopende manieren, bijvoorbeeld door deze toeslagen alleen toe te passen op bepaalde bestemmingen of ze helemaal niet toe te passen. Na 1920 met de ontwikkeling van luchtpostdiensten doken die ook weer op voor luchtposttarieven die verband hielden met de specifieke vliegtuigroutes die de afzender koos. Tot aan de Tweede Wereldoorlog hanteerden men specifieke tarieven afhankelijk van de gekozen luchtvaartmaatschappij en de beslissing om gebruik te maken van luchtvervoer tot aan de eindbestemming of slechts voor een deel van de reis.



De brief verstuurd op 06.03.1831 vanuit het Koninklijke Zweedse & Noorse Postkantoor (K.S. & N.P.C) in Hamburg naar Jakobstad, Finland, toen een autonoom Groothertogdom onder Rusland. De route (tarief) was van Hamburg naar Greifswald; 8 Lübeck Schilling = 16 Zweedse Skilling banco (buitenlands heffing aangegeven met förskjutne-16). Van Ystad (Zweden) naar Grisslehamn (Zweden); 24 Zweedse Skilling banco (gemarkeerd als "Porto 24"). Naar Eckerö (Åland Eilanden); 44 Zweedse Skilling banco = 40 Skilling Banco + verhoogd met 10%. (zie tekst midden enveloppe). Naar Jakobstad (Pietarsaari in de Finse taal); 42 Russische copeck, het binnenlandse deel van het tarief.

De afstand

Sommige posttarieven werden ook gedifferentieerd op basis van de afstand tussen herkomst en bestemming en de gevolgde waaier van regels afhankelijk van zowel de perioden als de landen.

In de 19de eeuw waren tarieven die afhankelijk waren van de transportafstand heel gewoon, bijvoorbeeld in de oude Italiaanse staten. In Lombardije en Venetië, bijvoorbeeld, waren er van 1848 tot de vereniging tot Italië drie postzones en een vierde voor de stad. Dergelijke regelingen bestonden ook in andere landen, maar werden geleidelijk aan vervangen - vooral in het binnenlands verkeer - met uniforme tarieven die geldig zijn voor het hele nationale grondgebied, met uitzondering van kleine afstanden. Zo kon er verlaagd tarief gelden voor brieven alsook voor postkaarten die in hetzelfde postdistrict van de afzender bleven. Soms waren er districten die onder de jurisdictie van één postkantoor vielen en kon zo een of meer aangrenzende gemeenten omvatten; de steden, zelfs als ze door meer dan één postkantoor werden bediend, werden altijd als één district geclassificeerd. Dit systeem van lokale tarieven bestond in veel landen: in Frankrijk waren er van 1849 tot 1878 zelfs drie tarieven voor brieven binnen de stad, binnen het district (arrondissement) en voor de brieven van Parijs naar Parijs.

Het gepuzzel van afstand en gewicht, in combinatie met de verschillende postadministraties vroeg enige kennis en wiskunde van de postbeambte toen. Iets wat vandaag totaal ondenkbaar is geworden.

....wordt vervolgd

Bron: *Postal rates in Thematic Philately* (Paolo Guglielminetti)