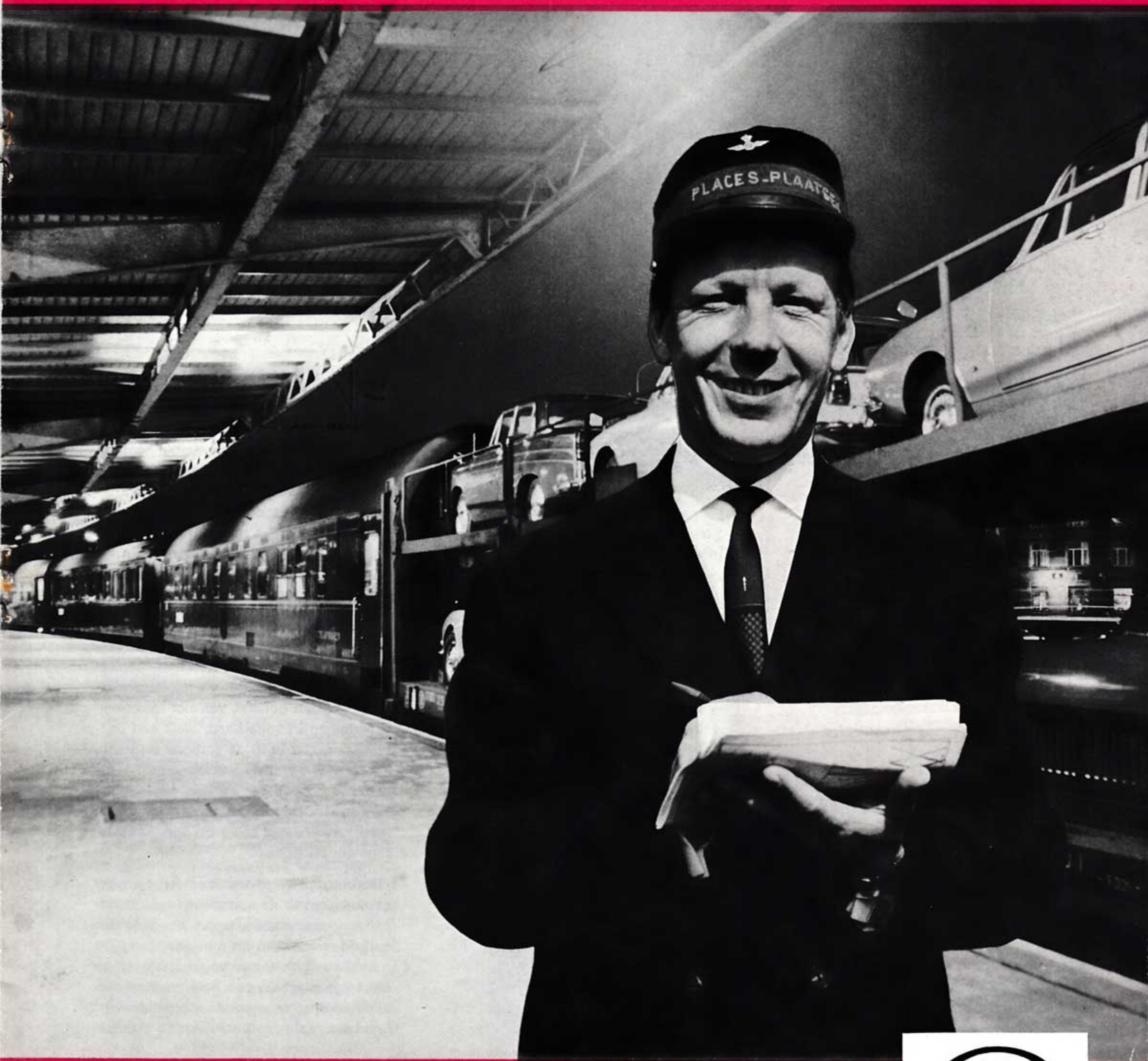




SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT NUMMER 1 / FEBRUARI 1968



INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN
CENTRAALSTATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL 1 — TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3653





NUMMER 1 — FEBRUARI 1968

Omslagfoto: Per auto-slaaptrein wint u 4 vakantiedagen.

INHOUD

	Blz.
Waarom sneeuw en ijs het treinverkeer zo maar niet lamleggen	2
Nieuwe Benelux-uitvoerdokumenten	4
Mededeling van de Franse spoorwegen. De S.N.C.F. en de belasting op de toegevoegde waarde (B.T.W.)	5
Wie kan voor 27 centiem per kilometer een heel jaar door heel België reizen?	6
Nieuwe internationale vrachtbrieven vanaf 1 januari 1969	6
Publiciteit in de Reisgids	6
Verlaging van de goederentarieven der S.N.C.F.	7
Een douanepost in het station Antwerpen-Centraal	7
Ventimiglia-Brussel: 42 minuten korter	7
Chartertreinen en -rijtuigen	7
Te noteren adressen. Intercontainer	7
1.000 km in één nacht. België-Denemarken per doorgaande lig- en slaapwagens	8

Foto's: F. Putman.

Lay-out: L. Tack.

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.

Waarom het treinverkeer

's Winters reizen is niet steeds aangenaam, doch reizen als het sneeuwt nog veel minder, ten minste indien langs de weg wordt gereisd. Daarentegen heeft de reiziger die met de trein gaat nauwelijks te lijden van de narigheden van sneeuwweer: hij zit gerieflijk in een goed verwarmd en goed verlicht treincoupé en hoeft zich niet te bekommeren om de middelen welke dienen aangewend om op tijd veilig ter bestemming te geraken.

Nochtans zou de sneeuw heel wat geïrriteerder in het treinverkeer kunnen veroorzaken moest men er zich niet speciaal op instellen. Zijn de weersomstandigheden zelden oorzaak van het blokkeren van treinen in volle baan, welk een ontreding zou er in de stations ontstaan, zo de sneeuw er de wissels moest vastzetten en aldus het verkeer lamleggen! Dat zou nochtans het geval zijn indien men verwaarloost tijdig de nodige maatregelen te nemen.

Daarom ook werd van bij het begin der exploitatie van de spoorwegen de handschoen opgenomen tegen de perikelen van de sneeuw en dit met alle mogelijke middelen; ook thans nog bestaat er op sommige plaatsen een heel arsenaal van allerhande uiteenlopende strijdmiddelen: krabbers, schoppen, allerhande borstels

sneeuw en ijs zo maar niet lamleggen



enz. Op elke tijd van de dag of de nacht kunnen ploegen werklieden opgevorderd worden: zij blijven waakzaam en zodra de eerste sneeuwvlokken beginnen te vallen, gaan zij aan de slag; soms ook kunnen zij de strijd eerst aanvatten wanneer de vijand het terrein reeds heeft ingenomen, indien het plots hevig is beginnen sneeuwen. Dat werk is natuurlijk zeer moeizaam en gevaarlijk, ondanks de genomen voorzorgen en blijft onvolkomen, inzonderheid wanneer het lang en hevig sneeuwt. Voor die „sport“ (als men het zo noemen mag) zijn er nauwelijks liefhebbers en nochtans moet men kunnen rekenen op toegewijd personeel dat bij het eerste alarm op de bres komt. Grote vooruitgang kon worden geboekt met de installatie van de elektrische verwarming van de wissels: het is nu haast gedaan met de zware en gevaarlijke karweien voor het personeel en het resultaat is beter! Met de installatie van een verwarmingselement langsheen de spoorstaaf tegenover de beweegbare wisselstukken, kan men de sneeuw uitschakelen die het verkeer snel zou lamleggen. Die opwarmer is een lange koperen buis (5 meter ongeveer) met 10 mm middellijn; in de aslijn loopt een spiraalsgewijs opgerolde weerstandsdraad die van de buitenbekleding geïsoleerd is met

een volledig compacte isolerende opvulling van magnesiumoxyde. Het wordt geïnstalleerd in de binnenhoek die gevormd wordt door de rib en de schoen van de spoorstaaf en wordt met speciale bevestigingsmiddelen stevig vastgezet. De montering ervan is betrekkelijk gemakkelijk; de nodige gaten voor het aanbrengen van de elektrische kablering worden geboord in de werkplaatsen van de dienst van de Baan bij de vervaardiging van de spoortoestellen. De verwarmingselementen worden tijdens het zomerseizoen door gespecialiseerde ploegen geplaatst.

De verwarming van de wissels is een slokop aan elektrische energie; de meeste elementen nemen een vermogen af van elk 1 kW, andere vergen 1,5, zelfs 2 kW. Thans zijn ongeveer 4.000 hoofdwissels van een honderdtal stations met elektrische verwarming uitgerust; het ontworpen programma is nog niet helemaal afgewerkt.

De verwarming wordt aangezet door het personeel van de betrokken stations of door de lijnchef (op de posten met afstandbediening) met een kleine schakelaar; seinbordjes tonen aan dat de installatie werkt.

Om een goed resultaat te bekomen, moeten de wissels ten minste een uur

vooral de eerste sneeuwvlokken beginnen te vallen, voorverwarmd worden, omdat de thermische inertie van de installaties tamelijk groot is en de aanwezige vermogens tamelijk beperkt. Om dan ook elke onnodige uitgave aan energie te beperken en het gewenste resultaat te waarborgen, worden de weerbulletins van het Koninklijk Belgisch Weerkundig Instituut doorgeseind zodra sneeuwval verwacht wordt.

De foto toont de afdoende werking aan der verwarming van de wissels: men ziet duidelijk dat de verplaatsingsruimte van de wisseltong volkomen vrij van sneeuw is.

Die nochtans betrekkelijk dure installaties vergen haast geen onderhoudswerk: elk jaar tijdens de maanden september en oktober onderzoekt het gespecialiseerd personeel grondig elke uitrusting, gaat over tot beproevingen en verhelpt de ontdekte gebreken. Aldus zijn de verwarmingsinstallaties gedurende heel de winterperiode van 1 november tot einde april klaar om te werken en wordt de veiligheid en de regelmatigheid van het spoorverkeer vergroot.

Het stelsel schenkt voldoening en meestal ondervindt het spoorwegverkeer haast geen hinder meer van sneeuwval of ijzel.



De douane vergt voor elke zending naar het buitenland het opmaken en het voorleggen van uitvoerdokumenten.

Binnen het raam van de Benelux-unie hebben de drie betrokken landen sinds 1 februari II. nieuwe documenten geschapen voor de uitvoer van goederen en hun eventuele doorvoer over het net van een der twee Beneluxpartners.

Ter intentie van de exporteurs publiceren wij hierna de voornaamste schikkingen die wij uit de reglementering van het Bestuur der douanen hebben overgenomen. Voor nadere inlichtingen worden de exporteurs verwezen naar de „Instructie Beneluxdocumenten, Deel II”, uitgegeven door het Bestuur der douanen en accijnzen. Deze instructie kan gebeurlijk bekomen worden door storting of overschrijving van een bedrag van 60 F op postrekening nr 91.56 van het Ministerie van Financiën, Bestuur der douanen en accijnzen, Brussel.

A. UITVOERDOKUMENTEN

I. Aangifte ten uitvoer 61 B.

Dit document vervangt de aangifte tot vrije uitvoer 139. Het wordt gebruikt voor de gewone uitvoer, d.i. uitvoer die geen gevolgen heeft met betrekking tot een vrijstelling of een teruggaaf inzake invoerrecht of accijns, alsmede uitvoer, waarbij geen aanspraak kan worden gemaakt op E.E.G.-restituties of waarbij geen subsidies, ristorno's of premies worden toegekend.

II. Aangifte ten uitvoer 68 B.

a. De aangifte ten uitvoer 68 B wordt gebruikt ter gehele of gedeeltelijke zuivering van een borgbrief 133 in de gevallen waarin de met tijdelijke vrijstelling ingevoerde goederen worden uitgevoerd of een bestemming krijgen die, krachtens de instructies betreffende de vrijstellingen, met uitvoer wordt gelijkgesteld (b.v. inslag in openbaar entrepot).

b. Er zijn blauwe en roze aangiften ten vervoer 68 B.

c. Behalve in de in het lid d. bedoelde gevallen, wordt een aangifte ten uitvoer 68 B (blauw) gebezigd.

d. Een aangifte ten uitvoer 68 B (roze) wordt gebruikt:

1. wanneer de uitvoer geschiedt ter bestemming van Nederland en de goederen aldaar zullen kunnen worden aangemerkt als herkomstig uit het vrije verkeer van de B.L.E.U.;

2. wanneer de uitvoer geschiedt ter bestemming van Luxemburg en de goederen aldaar zullen kunnen worden aangemerkt als zijnde buiten douaneverband in België.

e. De goederen worden geacht te voldoen aan de eisen gesteld in het vierde lid, wanneer op de aangiften 68 B (roze), overeenkomstig de instructies betreffende de vrijstellingen, hetzij een verbintenis wordt ondertekend het invoerrecht en/of de gemeenschappelijke accijns binnen een bepaalde termijn te betalen, hetzij een vermelding wordt aangebracht ter rechtvaardiging dat dergelijke verbintenis mag ontbreken (b.v. wanneer het gaat om de zuivering van een borgbrief die werd uitgereikt voor de tijdelijke vrijstelling van taks alleen).

f. Een aangifte 68 B wordt niet gebruikt zo de zuivering van de borgbrief in eenmaal geschiedt en in de instructies betreffende de vrijstellingen uitdrukkelijk is bepaald dat in dergelijk geval de vaststellingen betreffende de uitvoer op de borgbrief moeten geschieden.

III. Aangifte ten uitvoer 69 B.

De aangifte ten uitvoer 69 B wordt gebruikt voor de uitvoer van goederen, al dan niet gevulde verpakkingen daaronder begrepen:

a. ten aanzien waarvan met het oog op bewerking, verwerking, aanpassing of herstelling in het buitenland of met het oog op vrije wederinvoer, een vrijstellingsregeling toepassing vindt;

b. die wegens verandering van bestemming, onbestelbaarheid, weigering, niet overeenstemming met de koopovereenkomst, enz. in ongebruikte staat wederuitgevoerd worden overeenkomstig de bepalingen van de Instructie Teruggaven;

c. ten aanzien waarvan aanspraak kan worden gemaakt op E.E.G.-restituties (cf. Instructie Vergunningen, par. 329/8 en bijlage VIII b); indien voor dergelijke

goederen een aangifte 68 B nodig is, kan met deze worden volstaan en is vanzelfsprekend een aangifte 69 B overbodig; d. ten aanzien waarvan subsidies, ristorno's of premies worden toegekend (cf. Instructie Vergunningen, par. 323).

B. BENELUX UITVOER-DOORVOERDOKUMENTEN

1. In de Beneluxlanden worden voor de uitvoer van goederen die via het partnergebied naar een derde land verzonden worden, douaneformulieren ingesteld waarbij de uitvoeraangifte ten behoeve van het partnergebied van vertrek en de doorvoeraangifte ten behoeve van het partnergebied van doorvoer in één verrichting kunnen worden verkregen.

Deze formulieren zijn:

a. de formulieren Benelux 61/54 die gebruikt worden bij gewone uitvoer uit het land van vertrek d.i. indien de goederen aldaar worden uitgevoerd zonder dat aan de uitvoer gevolgen verbonden zijn inzake invoerrechten of accijnzen;

b. de formulieren Benelux 68/54 die gebruikt worden indien de goederen uit het land van vertrek uitgevoerd worden, na verdeling of tijdelijke invoer overeenkomstig een vrijstellingsregeling inzake douane;

c. de formulieren Benelux 69/54 die gebruikt worden indien de uitvoer uit het land van vertrek geschiedt met het oog op wederinvoer na verdeling in een derde land, op vrije wederinvoer of op teruggaaf van invoerrecht voor retourzendingen. In de B.L.E.U. worden die formulieren eveneens gebruikt bij gewone uitvoer (zie a), wanneer aanspraak kan worden gemaakt op E.E.G.-restituties (Belgische Instructie Vergunningen, par. 329/8 en bijlage VIII, b).

2. Voor een partij goederen kan slechts één Benelux uitvoer-doorvoerformulier dienen. Dit brengt mede dat, indien ingevolge nationale voorschriften twee of meer aangifteformulieren moeten worden ingeleverd, die alle betrekking hebben op dezelfde partij goederen, voor slechts één daarvan de combinatie Benelux 61/54,

De S.N.C.F. en de belasting op de toegevoegde waarde (B.T.W.)

68/54 of 69/54 kan worden gebruikt en daarin de gehele partij als zodanig moet zijn omschreven; voor de andere dienen de nationaal gebruikelijke formulieren. Dit kan zich ondermeer voordoen bij uitvoer van goederen uit het vrije verkeer in met vrijstelling ingevoerde verpakingsmiddelen.

3. Het gebruik van de uitvoer-doorvoerformulieren is facultatief. De belanghebbenden behouden het recht om voor bovenbedoeld verkeer in het partnergebied van vertrek de aldaar vereiste aangifte ten uitvoer te doen en in het partnergebied van doorvoer de aldaar vereiste aangifte ter verkrijging van een doorvoerdocument voor nationaal of B.L.E.U.-gebruik in te dienen.

C. AANGIFTEN 66 T EN 67 T

1. Met het oog op de teruggaaf, wegens uitvoer, van met het zegel gelijkgestelde taksen, werden formulieren ontworpen die overeenstemmen met de nieuwe douaneformulieren, zodanig dat ze samen met deze laatste in één verrichting kunnen worden verkregen.

2. Het formulier 66 T wordt gebruikt met de aangiften 61 B, 61 BN, 69 B en 69 BN; het formulier 67 T wordt gebruikt met de aangiften 68 B en 68 BN.

* * *

Bij wijze van overgangsmaatregel zullen de bestaande documenten nog gedurende een bepaalde tijd mogen worden gebezigd. Voor de aangifte tot vrije uitvoer 139, b.v. tot 31 maart 1968.

Omtrent de werkzaamheden die thans in E.E.G.-verband bezig zijn en die wellicht zullen leiden tot het gebruik van uniforme E.E.G.-documenten, wordt aangeraden geen te grote stocks van de nieuwe formulieren aan te leggen.

De aandacht van de verzenders wordt tevens gevestigd op het feit dat zij zich de aangiften ten uitvoer 61 B (meest gebruikt document) eerlang zullen kunnen aanschaffen in de stations en de aannemingskantoren van de Belgische Spoorwegen.

Het komt ons gewent voor, de Belgische verzenders van goederen bepaalde aanbevelingen te verstrekken betreffende de betaling van de B.T.W. en de terugbetaling ervan, wanneer de vervoerprijzen voor het Franse traject door die afzenders betaald worden; zulks is inzonderheid het geval voor de zendingen die volgens de onderstaande formules vervoerd worden:

- a. *Franco alle kosten*: de afzender betaalt al de kosten, ook de B.T.W.
- b. *Franco alle kosten, behalve de B.T.W.*: de afzender betaalt al de kosten, behalve de B.T.W., die door de Franse geadresseerde betaald wordt.
- c. *Franco*: de afzender betaalt al de vervoerkosten en de bijkomende kosten die door het station van verzending kunnen aangerekend worden: de B.T.W. wordt dan door de Franse geadresseerde betaald.
- d. *Vrachtvrij*: de afzender neemt alleen de vervoerkosten voor zijn rekening en de Franse geadresseerde betaalt de B.T.W.

Na een eerste onderzoek blijkt uit de ingewonnen inlichtingen dat, in de hiervoren aangehaalde gevallen, de terugbetaling door de Franse Schatkist van het bedrag der B.T.W. bepaalde problemen zou stellen, wanneer de Franse geadresseerde fiscaal producent is.

Wat het geval a. betreft, zou de Belgische afzender een „fiscaal correspondent“ in Frankrijk moeten hebben, die dan zou gerechtigd zijn om bij de Schatkist de sommen terug te vorderen die het bedrag van de B.T.W. vertegenwoordigen.

In de gevallen b., c. en d., waarbij er rekening dient gehouden met het feit dat de betaling van de B.T.W. op de vervoerkosten tot nader bericht blijkbaar niet kan gescheiden worden van de betaling van die kosten, bestaat het risico dat de Franse geadresseerde, zelfs al is hij fiscaal producent, de terugbetaling van die B.T.W. niet zou kunnen bekomen. De Belgische afzenders wordt derhalve

aangeraden hun verkoopcontracten zo af te sluiten dat het bedrag van de vervoerkosten (althans voor het Franse traject) en het bedrag van de desbetreffende B.T.W. voor rekening van de geadresseerde worden gelaten, of die geadresseerde te verzoeken zich in verbinding te stellen met de plaatselijke dienst van de onrechtstreekse belastingen waarvan hij afhankelijk is, om te onderzoeken onder welke voorwaarden het recht van terugvordering van de B.T.W. voor het Franse traject zou kunnen uitgeoefend worden.

Het spreekt vanzelf dat die aanbeveling niet geldt voor firma's die in Frankrijk reeds een fiscaal correspondent hebben, zodat ze de B.T.W. op de vervoerkosten kunnen terugvorderen.

Wij blijven onze volle aandacht besteden aan de weerslag van de toepassing van de B.T.W. op het vervoer en zullen niet nalaten al de inlichtingen te verstrekken die wij in verband met dat probleem zullen ontvangen.

Bovendien kunnen wij thans reeds verklaren dat de hierna opgegeven elementen in geen geval aan de B.T.W. onderworpen zijn:

- vervoerkosten en bijkomende taksen, betreffende de trajecten op een andere spoorwegonderneming dan de Franse,
- plaatselijke toeslagen,
- bedrag van de voorschotten voorkomend in de rubriek „voorschotten“ van de uitvoerige opgave der kosten,
- bedrag van de remboursements,
- kosten voor verzending van het bericht van aankomst en van het bericht van niet-aflevering,
- vergoeding voor vertoef van S.N.C.F.-wagens en particuliere wagens op de havensporen en taksen voor het gebruik van de havensporen, van toepassing op de goederen van of naar het buitenland en de overzeese gebiedsdelen of departementen (behalve Corsica).

Verlaging van de goederentarieven der S.N.C.F.

De Franse spoorwegen hebben met ingang van 1 januari 1968 een algemene vermindering toegepast van hun goederentarieven die gelden voor het vervoer bij wagenladingen; die verlaging heeft zowel betrekking op het Franse binnenverkeer als op het uitvoer-, invoer- of doorvoer- verkeer.

Die maatregel wordt voor bepaalde categorieën van goederen aangevuld door een reeks aanpassingen die het verminderingspercentage verhogen.

Aldus werden, naast de algemene verlaging met 2,469%, voor bepaalde goederen die onder de hierna opgegeven tarieven vallen, extra-verminderingen toegepast die in bepaalde gevallen verband houden met de invoering van hogere tonnagevoorwaarden (20 en 25 t):

- Tarief nr 2 (granen)
- Tarief nr 3 en 100 titel II (fruit - groenten - zuivelprodukten)
- Tarief nr 4 (zout)
- Tarief nr 5 (suiker)
- Tarief nr 6 (dranken)
- Tarief nr 13 (ertsen)
- Tarief nr 15 (koolwaterstoffen - minerale oliën)
- Tarief nr 16 (vetstoffen)
- Tarief nr 18 (chemische produkten)
- Tarief nr 25 (verpakkingen).

De klanten die nadere bijzonderheden wensen over die extra-verminderingen, kunnen alle inlichtingen inwinnen bij de algemene vertegenwoordiging van de S.N.C.F. te Brussel (tel. 02/17.00.20) of op het inlichtingskantoor (goederen) van de N.M.B.S. te Brussel (tel. 02/13.41.10) en te Antwerpen (tel. 03/32.31.31).

Een douanepost in het station Antwerpen-Centraal

voor het dedouaneren van
expreszendingen en vliegtuigpostcolli

Met het oog op een versnelling van de douaneformaliteiten en om tegemoet te komen aan de behoeften van de handel, zal de N.M.B.S. in overleg met het Bestuur der Douanen en Accijnzen, vanaf 1 april 1968, een douanepost openen in de instellingen van het station Antwerpen-Centraal voor het dedouaneren van de expreszendingen en vliegtuigpostcolli.

De douanepost evenals het douaneagentschap van de spoorweg zullen ingericht worden nabij de goederendienst van het station Antwerpen-Centraal, in de Pelikaanstraat.

Nadere inlichtingen ten gerieve van de cliënteel zullen later gepubliceerd worden.

TE NOTEREN ADRESSEN INTERCONTAINER

Internationale Vennootschap voor het vervoer per spoor van grote containers, waarvan de oprichting en de activiteit aangekondigd en omschreven werden in het informatieblad Spoornieuws nr. 5, van december 1967, heeft zich sedert 1 februari 1968, te Basel gevestigd.

Het adres van de Maatschappij is:

Algemene Directie van de Vennootschap **Intercontainer**, Hardstrasse 52, Basel.

Intercontainer wordt in België vertegenwoordigd door de Vennootschap **Interferry** waarvan de bureaus zich bevinden:

te Brussel 1, Koloniënstraat, n° 2;
telefoon 02/11.47.80

te Antwerpen, Kaai 326, 6e Havendok;
telefoon 03/41.25.36 - 03/41.26.66.

Transcofer, gevestigd te Parijs, werd door deze nieuwe maatschappij opgeslorpt.

Chartertreinen en -rijtuigen



Om het toerisme per spoor te bevorderen en concurrentiële vervoerforwaarden te bieden, verschaffen de Europese spoorwegen thans aan de reisorganisaties de mogelijkheid treinen of rijtuigen af te huren.

Het beginsel van tarifiering is dat van de vaste prijs voor verkeer van eind tot eind van de trein of van het rijtuig. Met die formule verkrijgt de inrichter de winst voortvloeiend uit een optimale bezetting van de rijtuigen. Een eerste contract van die soort werd op 15 januari 1968 afgesloten tussen de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en het reisbureau Hotelplan. Het behelst voorwaarden van vervoer met volledige rijtuigen, van België naar Zwitserland, van sneeuwklassen tijdens het lopend seizoen.

Het contract werd te Brussel ondertekend door de heer De Smet van de N.M.B.S. in naam van de Luxemburgse, Franse, Zwitserse en Belgische spoorwegen en door de heer Mispelter voor Hotelplan.

Te die gelegenheid had de heer De Smet het genoegen de vulpen die voor de ondertekening van het contract gediend heeft, aan te bieden aan de heer Mispelter.

VINTIMIGLIA - BRUSSEL

42 minuten korter

Boven de voornaamste verbeteringen die van 26 mei 1968 af in het internationaal reizigersverkeer zullen worden aangebracht en waarvan gewag werd gemaakt in ons voorgaande nummer, melden wij U met genoegen dat het vertrek uit Vintimiglia in de richting van het Noorden dat 16 u 45 was, 17 u 27 zal worden.

Vertrek uit Nice te 18 u 25 in plaats van te 17 u 55. Aankomst 's anderendaags 's morgens te Parijs te 6 u 50 en te Brussel te 10 u 50, zoals vroeger.

Dit betekent een vermindering van de reisduur met ongeveer drie kwartier. Driekwartier langer in de zuiderzon.

1000 KM IN ÉÉN NACHT BELGIË- DENEMARKEN

per doorgaande
lig-en slaapwagens



BRUSSEL Z.	V 18 17	CHARLEROI	V 22 53	V 17 58
PUTTGARDEN	A 5 10*	NAMEN	V 23 34	V 18 32
KOPENHAGEN	A 9 10	LUIK	V 0 53	V 19 46
		KOPENHAGEN	A 14 25	A 9 10

* Zomerdienstregeling