



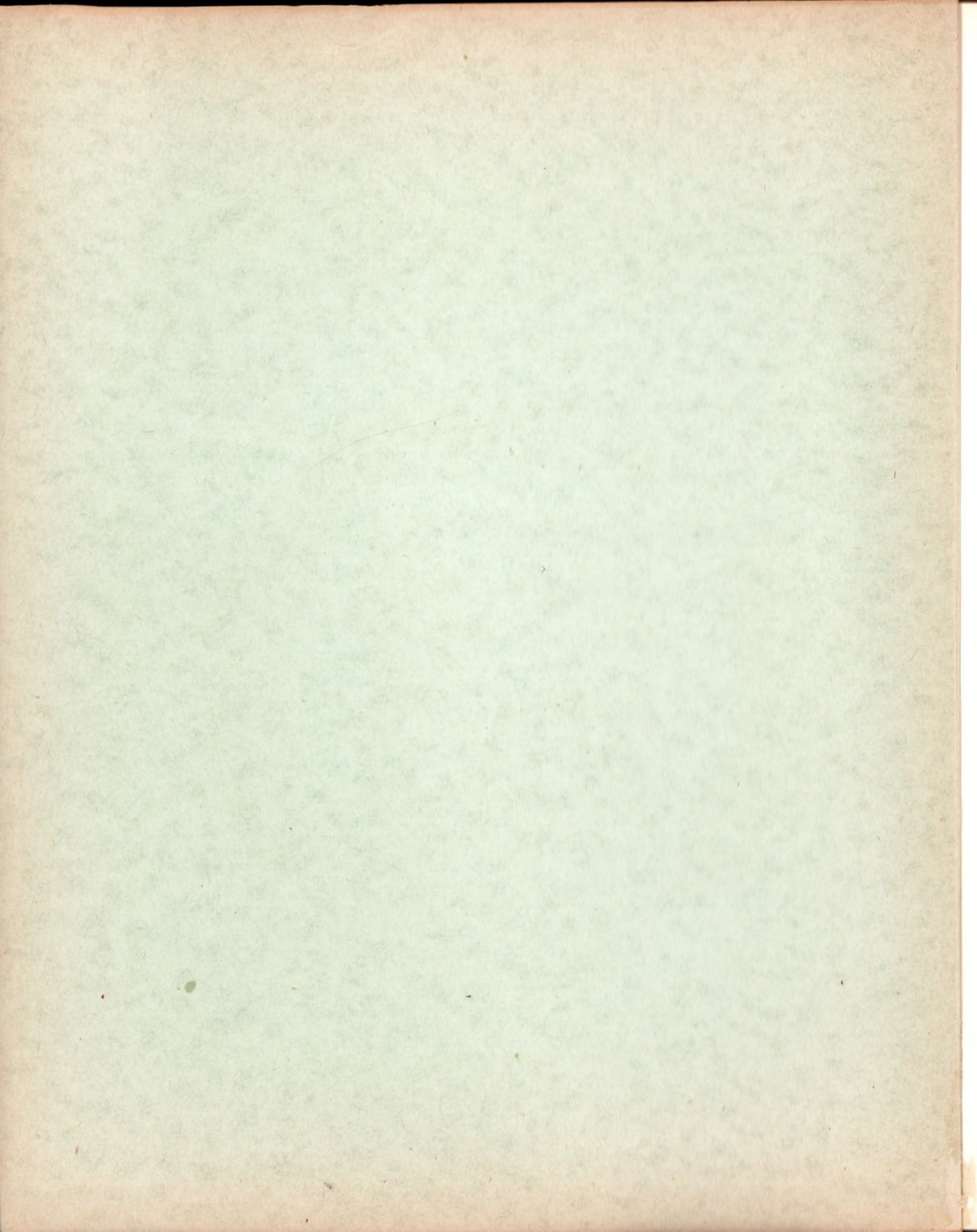
N M V B

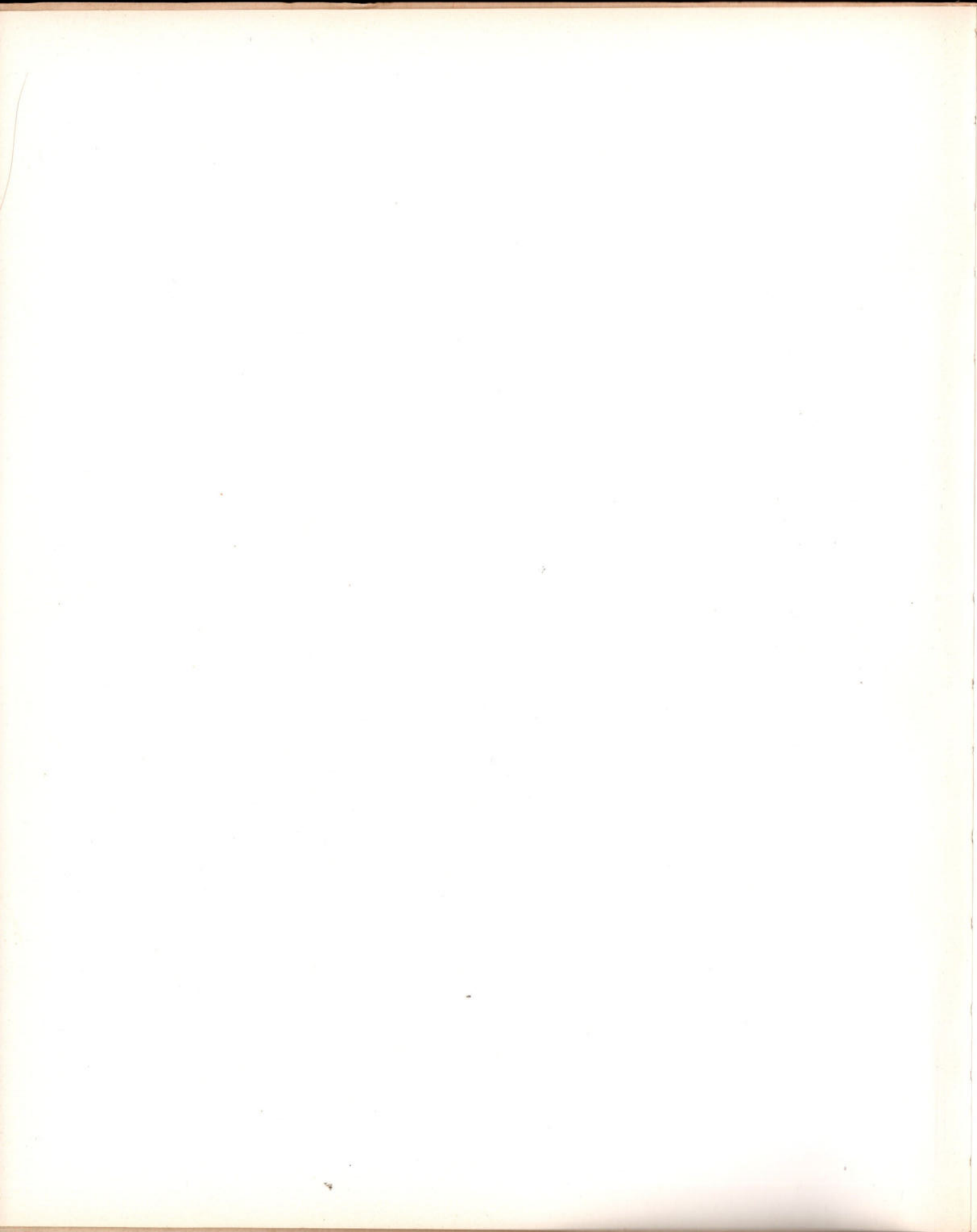
NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN

VERSLAGEN

MAATSCHAPPELIJK
DIENSTJAAR

1 9 6 5



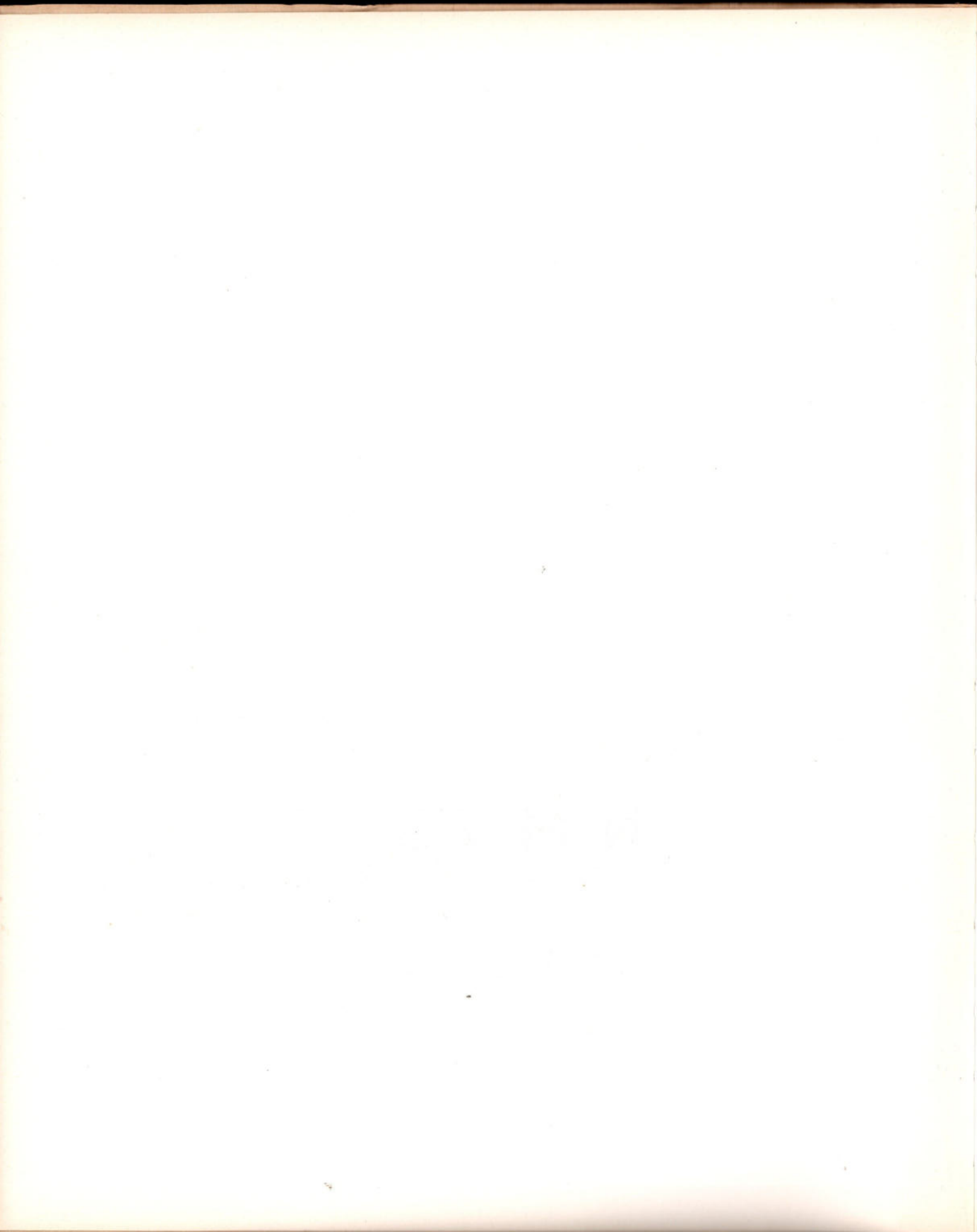


N M V B

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPoorWEGEN

VERSLAGEN

1965



KONINKRIJK BELGIË

NATIONALE
MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPOORWEGEN

VERSLAGEN

uitgebracht door

DE RAAD VAN BEHEER

en door

HET COMITÉ VAN TOEZICHT



DIENSTJAAR 1965

81^{STE} MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

RAAD VAN BEHEER

<i>Voorzitter :</i>	De h. A. ANDRE
<i>Ondervoorzitter :</i>	De h. J. STORME
<i>Leden :</i>	De hh. Ridder A. ROBERTI G. DECHAMP H. VANDERPOORTEN O. DYCK J. ALLES
<i>Regeringscommissarissen :</i>	De hh. J.-J. VREBOS L. CASIER

COMITE VAN TOEZICHT

<i>Leden :</i>	De hh. A. LONCKE R. NARTUS E. DE WILDE F. van PUT J. LATIN R. STIEVENART C. LUC F. VAN BEVER C. LECLERE
----------------	---

HOOFDBESTUUR

<i>Directeur-Generaal :</i>	De h. R. HOENS
<i>Algemene Inspectie :</i>	De h. R. DECLERCQ Inspecteur-Generaal
<i>Personeel :</i>	De h. L. VAN HEMELDONCK Directeur
<i>Financiën :</i>	De h. M. ROUSSEAU Directeur
<i>Technische Directie :</i>	De h. P. SWINNENS Directeur
<i>Secretariaat :</i>	De h. E. LEGEIN Juridisch Adviseur-Diensthofd
<i>Exploitatie :</i>	De h. A. VALCKE Hoofdingenieur-Diensthofd

Maatschappelijke zetel :

Wetenschapsstraat, 14, Brussel 4.
Tel. 02/11.59.90.

GEWESTELIJKE DIRECTIES

GROEP ANTWERPEN :

Groepshoofd : de h. F. VERMEIRE, Directeur.
Gewestelijke zetel : Italiëlei 112, Antwerpen. Tel. 03/32.19.34.

GROEP BRABANT :

Groepshoofd : de h. J. CUVELIER, Directeur.
Gewestelijke zetel van Brussel : Barastraat 105-107, Brussel 7.
Tel. 02/21.00.07.
Gewestelijke zetel van Leuven : Diestsestraat 317, Leuven.
Tel. 016/250.98.

GROEP WEST-VLAANDEREN :

Groepshoofd : de h. F. STORMS, Directeur.
Gewestelijke zetel : Jan van Eyckplaats 8, Brugge. Tel. 050/369.83-369.84.

GROEP OOST-VLAANDEREN :

Groepshoofd : de h. L. COSYNS, Gewestelijk Directeur.
Gewestelijke zetel : Dendermondsesteenweg 185, Destelbergen (Gent).
Tel. 09/28.22.88.

GROEP HENEGOUWEN :

Groepshoofd : de h. H. ROYEN, Directeur.
Gewestelijke zetel van Bergen : place Léopold, 9A, Bergen.
Tel. 065/321.71.
Gewestelijke zetel van Charleroi : Stelplaats Charleroi, place des
Tramways. Tel. 07/32.75.11.
Gewestelijke zetel van Doornik : Stelplaats Doornik. Tel. 069/233.12.

GROEP LUIK :

Groepshoofd : de h. L. BOTTON, Gewestelijk Directeur.
Gewestelijke zetel : rue Saint-Nicolas, 70, Luik. Tel. 04/52.00.18.

GROEP LIMBURG :

Groepshoofd : de h. L. VAN AUTGAERDEN, Gewestelijk Directeur.
Gewestelijke zetel : Grote Broomstraat 4, Hasselt. Tel. 011/269.15.

GROEP NAMEN-LUXEMBURG :

Groepshoofd : de h. H. DULIEU, Directeur.
Gewestelijke zetel van Namen : avenue de Stassart, 12, Namen.
Tel. 081/247.46.
Gewestelijke zetel van Luxemburg : Stelplaats Marloie (Waha).
Tel. 084/310.66.

HET OVERLIJDEN VAN HARE MAJESTEIT KONINGIN
ELISABETH HEEFT DE BELGISCHE BEVOLKING MET
DIEPE DROEFHEID VERVULD, ZIJ WAS EEN GROTE
FIGUUR VAN 'S LANDS GESCHIEDENIS, DIE ZICH IN
LEED EN VREUGDE MET DE NATIE VEREENZELVIGDE.

HAAR UITZONDERLIJKE PERSOONLIJKHEID ZAL IN
DE HARTEN HET AANDENKEN NALATEN AAN EEN GROTE
VORSTIN EN EEN GROTE DAME, VAN WIE OP DE MEEST
VERSCHEIDEN GEBIEDEN EEN GROTE INVLOED IS UIT-
GESTRAALD.

DE RAAD VAN BEHEER, HET COMITE VAN TOEZICHT,
DE DIRECTIE EN HET PERSONEEL VAN DE NATIONALE
MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN SLUITEN
ZICH EENS TE MEER AAN BIJ DE NATIONALE ROUW EN
BIJ DE UITINGEN VAN LOYALISME WAARTOE HIJ AAN-
LEIDING HEEFT GEGEVEN.

bladwijzer

verslag uitgebracht door de raad van beheer

blz.

BEHEER 15

ONGEVALLLEN-VOORZORGSMMAATREGELEN EN BEHEER 18

PERSONEEL 27

NET

Vergunningen en machtigingen 39

Kapitalen 39

TECHNISCHE DIENSTEN

Vaste installaties 41

Sporen 41

Gebouwen 41

Elektrische energie 44

Rollend materieel 45

Aanschaffingen 45

Ombouwingen 45

Desaffectaties 45

Effectief op 31 december 1965 45

Vooruitzichten voor het jaar 1966 47

Vaste installaties 47

Sporen 47

Gebouwen 48

Elektrische energie 49

Rollend materieel 49

EXPLOITATIE

Geëxploiteerde lijnen 51

Spoorlijnen 51

Openbare autobusdiensten 53

Speciale autobusdiensten 53

Tarieven 53

Exploitatieuitslagen 54

Spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten (regime 1931) 54

Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924) 55

	blz.
<i>Statistieken over de reizigers- en de goederendiensten</i>	55
Reizigersvervoer	55
Goederenvervoer	57
Verdeling van de totale ontvangst	58
Doorlopen afstanden	58
Aantal geboden plaatsen-kilometer	59

COMMENTAAR

Inleidende beschouwingen	61
Financiële uitkomsten van 1965	65
Taksen die op de exploitatie drukken	72
Structuur van het net	76
Evolutie van het verkeer	83
Opvoering van de produktiviteit	86
Conclusies	92

FINANCIEN

<i>Algemene administratiekosten</i>	95
<i>Ontleding van de balans</i>	96
Balans per 31 december 1965	104

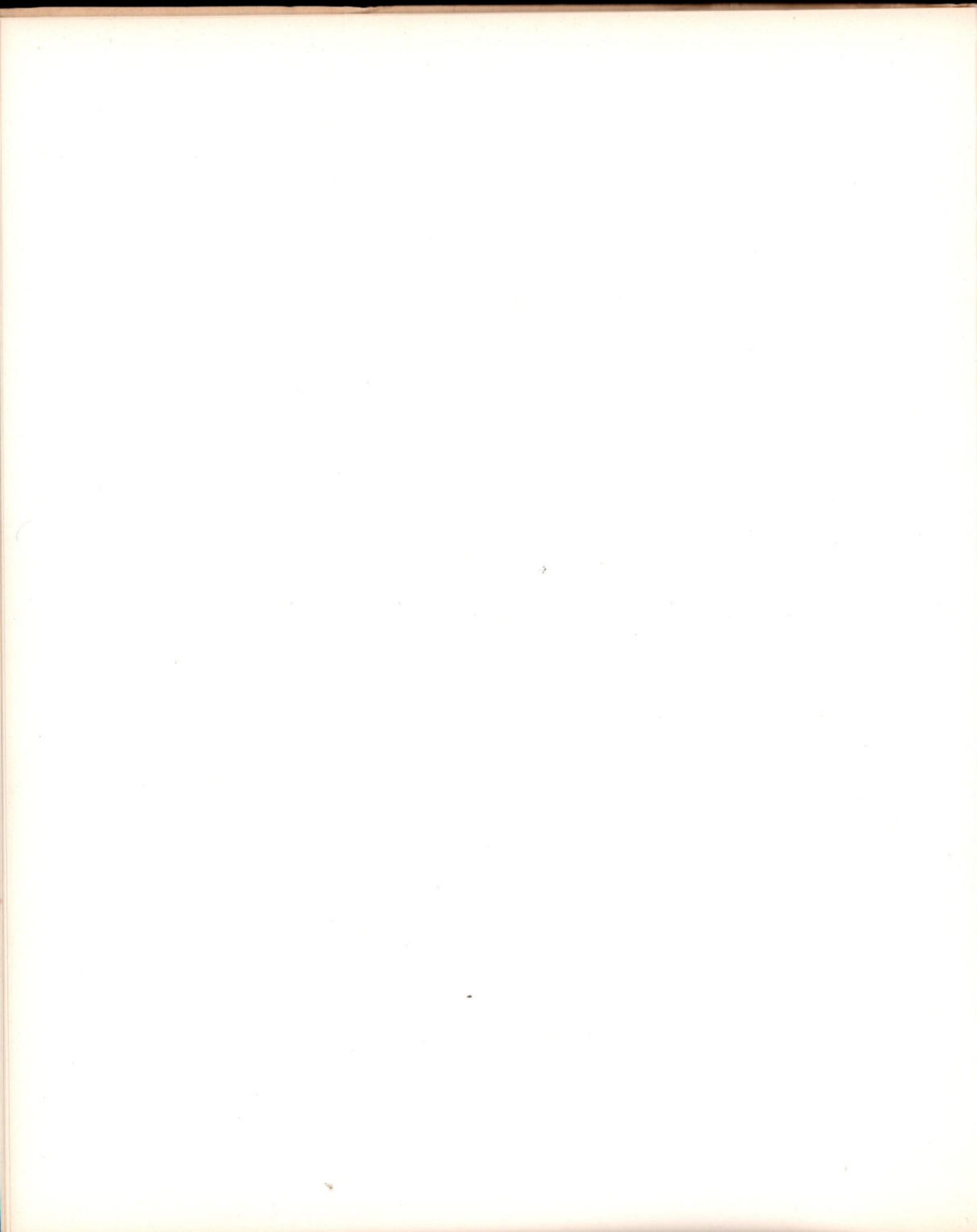
verslag uitgebracht door het comité van toezicht	109
---	-----

BIJLAGEN :

A. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i>	
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies	113
B. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i>	
Rekeningen en uitslagen der exploitatie	116
C. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i>	
Verdeling van de winsten	122
D. <i>Dividenden toegekend aan de in speciën betaalde inschrijvingen</i>	124
E. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings- en hernieuwingsfondsen	125
F. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Exploitatierekening en exploitatieuitslagen	128
G. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Vereffening der uitslagen	134
H. <i>Obligatieleningen</i>	136

verslag

uitgebracht door de raad van beheer



beheer

Bij koninklijk besluit van 6 mei 1965, en in overeenstemming met de bepalingen van het koninklijk besluit van 14 oktober 1937, werd het mandaat van de h. A. André, voorzitter van de Raad van beheer, tot 13 juni 1966 verlengd.

De samenstelling van de Raad van beheer heeft in het verlopen dienstjaar geen wijziging ondergaan.

Anderdeels werden de leden van het Comité van toezicht, de hh. Loncke, Nartus, De Wilde, van Put, Latin, Stiévenart, Luc, Van Bever en Leclère, uittredende commissarissen, door de algemene vergadering der aandeelhouders van 25 mei 1965 herkozen.

*
* *

Beheer van de voorraden.

Het in bedrijf stellen van nieuwe autobustypen en de bijkomende lasten (overdrachttaks, prijsstijgingen, enz...) hebben een verhoging van de investering in magazijn teweeggebracht.

Niettemin kon, dank zij de centralisatie en de door de elektronische uitrusting voor beheer (E.U.B.) gedane behandelingen van de informaties, die verhoging tot redelijke proporties worden beperkt door een politiek van overdrachten onder magazijnen en door het liquideren van overbodig geworden voorraden.

Aan de hand van door de E.U.B. opgemaakte staten van investering in de magazijnen, per soorten artikelen, heeft men er zich anderzijds rekening kunnen van geven dat die investeringen voor de genormaliseerde en geselecteerde goederen verminderd zijn, niettegenstaande de hiervoren vermelde bijkomende lasten.

*
* *



Deelneming van de N.M.V.B. aan de Internationale Verkeerstentoonstelling 1965 te Munchen.

Fig. 1. Reproductie van de affiche die uitgehangen werd in de hal van die tentoonstelling waarin de secundaire spoorwegen waren ondergebracht. Zij concretiseert het idee « De diensten van de N.M.V.B. doorheen België ».

Als onderneming van openbaar vervoer heeft de N.M.V.B. deelgenomen aan de Internationale Verkeerstentoonstelling, die van 25 juni tot 3 oktober 1965 te Munchen werd gehouden.

In een stand, opgericht in de sectie van de secundaire spoorwegen, werd door middel van fotomontages en schematische voorstellingen de evolutie weergegeven van haar exploitatie en haar rollend materieel van het begin af tot op heden, en werd een treffend beeld opgehangen van haar activiteiten en van de belangrijke taak die de netten van de N.M.V.B. in het economische en sociale leven van België vervullen.

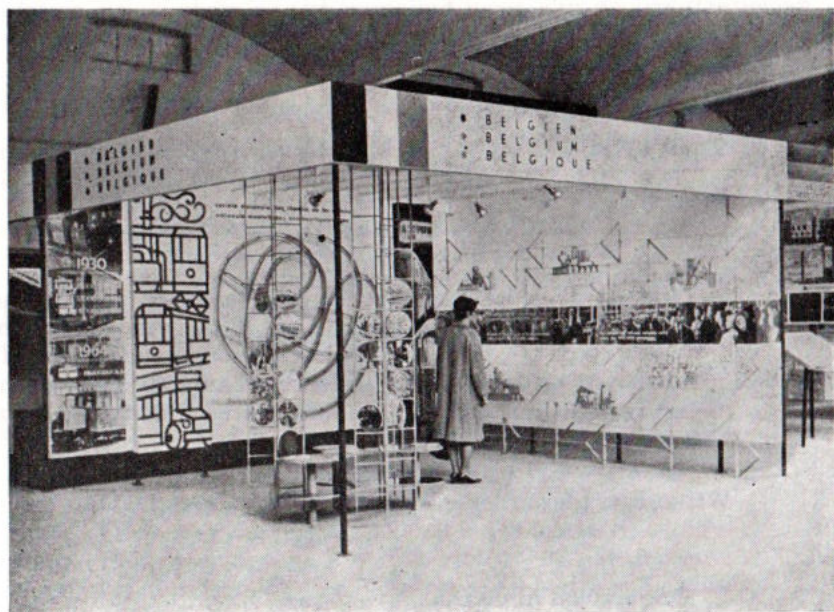


Fig. 2. De stand van de N.M.V.B. op de Internationale Verkeerstentoonstelling te Munchen.

ONGEVALLEN — VOORZORGSMAATREGELEN EN BEHEER.

I. ARBEIDSONGEVALLEN.

Het aantal arbeidsongevallen dat in 1965 werd geregistreerd wordt in navermelde tabel gedetailleerd :

	Aantal	Doden	Bestendige gedeeltelijke onbekw.	Tijdelijke onbekw.	Zonder werkverlet
Ongevallen in dienst .	361	1	16	158	186
— loontrekkenden .	350	1	15	153	181
— weddetrekkenden .	11	—	1	5	5
Ongevallen op de weg van het werk	98	—	5	78	15
Totalen	459	1	21	236	201

Het aantal arbeidsongevallen en ongevallen op de weg van het werk, dat 497 bedroeg in 1964, is tot 459 gedaald in 1965, wat een vermindering van ongeveer 8 % betekent. Uit het onderzoek van voorgaande tabel blijkt dat men 1 dodelijk geval en 21 gevallen van bestendige onbekwaamheid heeft geregistreerd. De overeenstemmende cijfers van 1964 waren 2 dodelijke gevallen en 23 gevallen van bestendige onbekwaamheid.

Wij zullen hierna enkele van voornoemde elementen meer in detail onderzoeken.

A. Ongevallen in dienst.

1. Aantal ongevallen en hun lichamelijke gevolgen.

Zoals reeds in voorgaande tabel werd weergegeven hebben zich 361 ongevallen in dienst voorgedaan. Er waren er 387 in 1964. Het aantal doden bleef 1, terwijl het aantal gevallen van bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid van 11 in 1964 tot 16 in 1965 steeg.

2. Aantal ongevallen met werkverlet, overkomen aan loontrekkenden.

Het aantal ongevallen met werkverlet, overkomen aan de loontrekkende agenten van de exploitatiegroepen, bedraagt 169 in 1965, tegen 187 in 1964.

De hiernavolgende tabel geeft de verdeling weer van het aantal ongevallen met werkverlet per exploitatiegroep voor de laatste 3 jaren, evenals het aantal ongevallen per 100 loontrekkenden.

Groep	1963	1964	1965
Antwerpen	30	13	14
Oost-Vlaanderen	5	4	6
Henegouwen	98	85	74
Namen-Luxemburg	19	14	8
Luik	2	1	1
Brabant	56	55	49
Limburg	5	5	2
West-Vlaanderen	15	10	15
Net	230	187	169
Voor 100 loontrekkenden	3,3	2,8	2,6

Het diagram fig. 3 geeft de schommeling weer van de frequentievoet en van de graad van ernst tijdens de laatste 10 jaren.

3. Veiligheidswedstrijd.

In de permanente veiligheidswedstrijd bereikten 4 ploegen de 1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet, te weten :

- de ploeg n^r 21 van Brabant, werkplaats te Kuregem 40 agenten
- de ploeg n^r 15 van Brabant, werkplaats te Kessel-Lo 83 agenten
- de ploeg n^r 1 van West-Vlaanderen, beweging Assebroek, Diksmuide, Koekelare, Zwevezele en Veurne 123 agenten
- de ploeg n^r 1 van Antwerpen, beweging Turnhout 86 agenten.

Op 31 december 1965 hadden andere ploegen merkwaardige resultaten bekomen.

Wij vermelden :

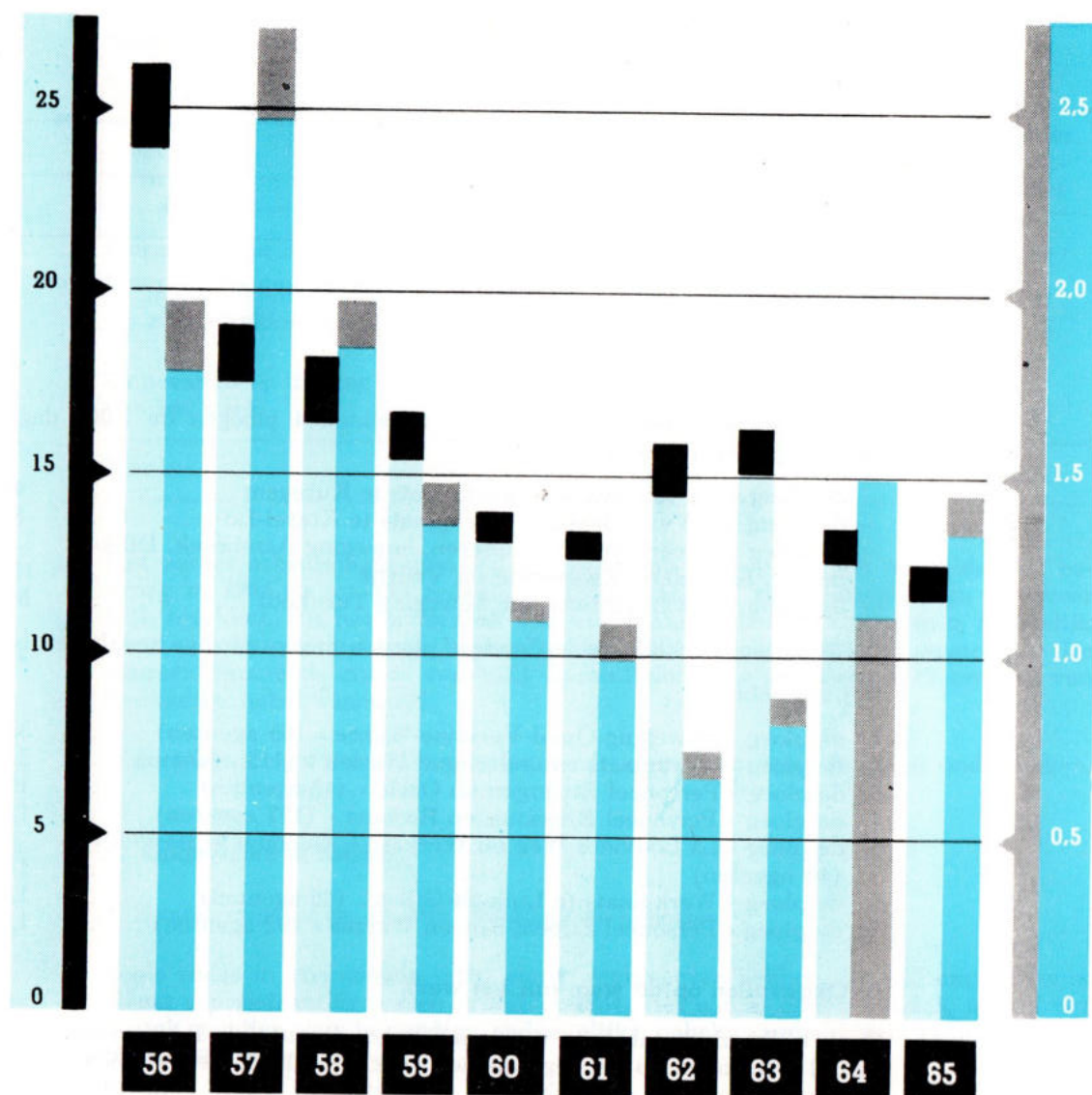
1. de ploeg « Beweging Omal-Verlaine-Wanze » (69 agenten) 3.956 dagen
2. de ploeg « Werkplaats en onderhoud Hasselt » (115 agenten) 2.633 dagen
3. de ploeg « Personeel Bitsingen en Oerle » (48 agenten) 1.936 dagen
4. de ploeg « Personeel Bressoux en Rocourt » (127 agenten) 1.893 dagen
5. de ploeg « La Louvière Weg en Werken + Gebouw te Bergen » (40 agenten) 1.890 dagen
6. de ploeg « Werkplaats te Luik-St-Gilles » (40 agenten) 1.737 dagen
7. de ploeg « Personeel Eupen, Spa en Warzée » (92 agenten) 1.431 dagen.

B. Ongevallen op de weg van het werk.

Zoals blijkt uit de tabel die voorkomt onder de rubriek I hiervoren, bedraagt het aantal ongevallen op de weg van het werk 98 in 1965. Het bedroeg 110 in 1964. Er werd geen enkel dodelijk geval geregistreerd, tegen 1 in 1964 en het aantal gevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid daalde van 12 tot 5.

Het risico op de weg van het werk, dat tijdens de laatste jaren op onrustwekkende wijze verergerde, is in 1965 gevoelig verbeterd. De samengebundelde inspanningen van het Ministerie van Verkeerswezen, van de ordediensten, van Via Secura en van de pers, met het oog op het voorkomen van de ongevallen op de weg, zijn voor-
ze'ker aan dat verschijnsel niet vreemd. De vermindering van het gebruik van het rijwiel, met of zonder hulpmotor, is eveneens van zulke aard dat de ernst van de lichamelijke gevolgen erdoor vermindert.

ARBEIDSONGEVALLEN



(FREQUENTIECIJFER)

AANTAL ONGEVALLEN MET WERK-
ONBEKWAAMHEID PER MILJOEN WERKUREN

(GRAAD VAN ERNST)

AANTAL DAGEN WERKONBEKWAAM-
HEID PER DUIZEND WERKUREN

Fig. 3.

II. ONGEVALLEN-DERDEN.

A. Ongevallen-Spoor (afgelegde km : 17.689.647).

	Schade- gevallen	Doden	Gewonden	
			zwaar	licht
Ontsporingen	62	—	—	3
Aanrijdingen met spoorvoertuigen . . .	30	—	—	15
Aanrijdingen met weggebruikers . . .	1.933	9	18	190
— auto's	1.849	6	10	145
— moto's en rijwielen	27	—	4	13
— voetgangers	43	2	3	32
— andere weggebruikers	14	1	1	—
Ongevallen overkomen aan reizigers . .	250	3	7	209
Ongevallen aan het materieel en aan de installaties	348	6	3	9
Andere ongevallen	110	2	3	34
Dienstonderbrekingen met ontvangst- verlies	296	—	—	—
Totalen	3.029	20	31	460

Het aantal in 1965 geregistreerde ongevallen daalde van 3.230 tot 3.029, zegge met 6,2 %, terwijl de inkrimping van de spoorexploitatie 1.646.180 km, zegge 8,5 %, bedroeg. Berekend in functie van de afgelegde km, stijgt de frequentievoet voor 1 miljoen km aldus van 167 in 1964 tot 171,2 in 1965 en wijst nog op een lichte verhoging van 2,5 %.

De aanrijdingen met de andere weggebruikers, die 64 % van het totaal aantal geregistreerde ongevallen vertegenwoordigen, namen met 5 % toe. Hun frequentiecijfer stijgt van 104,1 tot 109,3 en verhoogt het algemeen frequentiecijfer met 3,1 %. De andere soorten schadegevallen zijn licht achteruitgegaan.

Voor de exploitatieongevallen (ontsporingen en aanrijdingen tussen spoorvoertuigen) is de frequentie van 6,5 tot 5,2 gedaald. Hun lichamelijke gevolgen, die zich tot 18 lichtgewonden beperken, zijn ver de beste die ooit geregistreerd werden.

Voor de ongevallen aan de reizigers werd de lichte stijging van de frequentie die zich in 1964 had voorgedaan in 1965 bevestigd en ging gepaard met een nieuwe verzwaaring van de lichamelijke gevolgen, uit te drukken door 3 doden en 7 zwaargewonden, tegen respectievelijk 1 en 6 in 1964. Het moet nochtans worden opgemerkt dat die verergering aan de slachtoffers zelf te wijten is en de verantwoordelijkheid van de Nationale Maatschappij niet verzwaart.

Wat betreft de lichamelijke gevolgen die op het gezamenlijke net werden geregistreerd, is het frequentiecijfer van het aantal gewonde en gedode slachtoffers, dat tijdens de laatste jaren voortdurend steeg, nu vrij gevoelig gedaald. Hun frequentiecijfer, dat van 28,3 in 1963 tot 33,7 in 1964 was toegenomen, is tot 28,9 in 1965 teruggelopen. Het aantal zwaargewonden verminderde van 40 tot 31, terwijl het aantal doden lichtjes steeg, namelijk van 18 tot 20.

B. Ongevallen-Weg (afgelegde km : 99.053.478).

	Schade- gevallen	Doden	Gewonden	
			zwaar	licht
Exploitatieongevallen (slippen, enz....)	75	—	1	12
Aanrijdingen met andere weggebruikers	4.177	26	49	746
— auto's	3.726	15	19	439
— moto's en rijwielen	203	5	17	111
— voetgangers	87	5	12	65
— voertuigen op sporen	69	—	1	27
— andere weggebruikers	92	1	—	4
Ongevallen overkomen aan reizigers	407	—	9	365
Ongevallen aan het materieel van de Nationale Maatschappij	292	—	1	5
Andere verkeersongevallen en allerlei	431	1	2	47
Dienstonderbrekingen met ontvangst-verlies	57	—	—	—
Totalen	5.439	27	62	1.175

Niettegenstaande de uitbreiding van de autobusdiensten (+ 2.719.636 km, zegge een verhoging van 2,8 % vergeleken met 1964, met inbegrip van de autobussen die door de N.M.V.B. voor rekening van de N.M.B.S. worden geëxploiteerd), verminderde het aantal in 1965 geregistreerde ongevallen van 5.572 tot 5.439, zegge met 2,4 %. Het aantal ongevallen per 1 miljoen afgelegde km, dat in 1963 een bijzonder hoog cijfer bereikte (65,7), werd van 57,8 in 1964 tot 54,9 in 1965 verminderd, zegge een daling van 5 %. Dit frequentiecijfer is de gunstigste uitslag die door de Nationale Maatschappij werd geboekt sedert ze haar eigen verzekeraar is geworden voor de wegvoertuigen.

Die vermindering vindt men nochtans niet terug in de categorie van de ongevallen overkomen met andere weggebruikers, waarvan het frequentiecijfer slechts lichtjes, van 42,5 tot 42,2, is teruggelopen, wat slechts een weerslag van 0,5 % op het algemeen frequentiecijfer vertegenwoordigt. Daar de ongevallen overkomen met andere automobiervoertuigen op het onveranderde frequentiecijfer van 37,6 zijn gebleven, vindt men de lichte vermindering van de ongevallen met andere weggebruikers derhalve terug in het aantal ongevallen overkomen met de « zwakke » gebruikers, en voornamelijk met de motorfietzers en de fietsers, ongevallen waarvan het frequentiecijfer van 2,51 tot 2,05 daalt. Het aantal gedode automobilisten stijgt van 8 tot 15, terwijl het voor de motorfietzers en fietsers van 8 tot 5 daalt en voor de voetgangers van 7 tot 5. Het aantal zwaargewonden vertoont een stijging voor de drie categorieën weggebruikers : voor de automobilisten van 17 tot 19, voor de motorfietzers en fietsers van 12 tot 17 en voor de voetgangers van 5 tot 12.

De exploitatieongevallen, zoals de rijbaan verlaten en slippen zijn, vergeleken met 1964, nog verminderd. Hun frequentiecijfer daalde van 1,16 tot 0,76 en de lichamelijke gevolgen beperken zich tot 1 zwaargewonde en 12 lichtgewonden tegen 1 zwaargewonde en 112 lichtgewonden in 1964. De gunstige weersomstandigheden van 1965 hebben zeker op dit soort ongevallen en hun schadelijke gevolgen een voordelige invloed gehad.

ONGEVALLEN DERDEN - SPOOR EN WEG

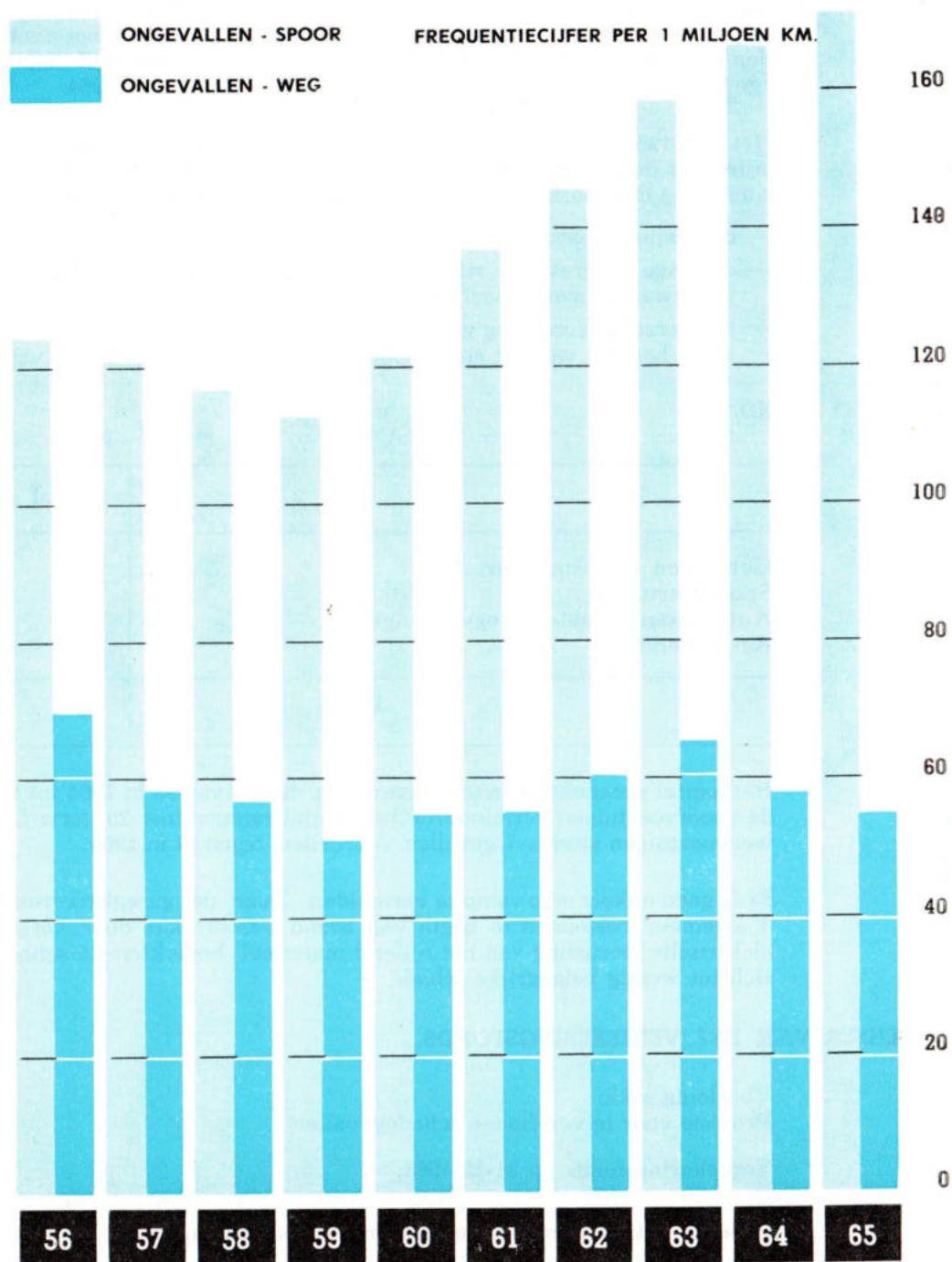


Fig. 4.

Het frequentiecijfer van de ongevallen aan de reizigers, dat van 4,54 in 1963 tot 4,68 in 1964 was opgelopen, daalde in 1965 tot 4,11, terwijl de lichamelijke gevolgen bestaan uit 9 zwaargewonden en 365 lichtgewonden tegen respectievelijk 5 en 405 in 1964. Het frequentiecijfer van het aantal gewonden, zonder rekening te houden met de ernst van de verwondingen, daalde aldus van 4,3 tot 3,8.

Voor het geheel der ongevallen-weg registreert men een vermindering van het aantal slachtoffers doch een verergering van de aard der lichamelijke gevolgen. Zo het aantal gedoden lichtjes achteruit gaat (27 tegen 29), stijgt het aantal zwaargewonden daarentegen van 44 tot 62. Het frequentiecijfer van het aantal slachtoffers (gewonden en gedoden samen) bedraagt 12,8 tegen 13,4 in 1964.

Het onderzoek van de grafiek fig. 4 die de evolutie voorstelt van het frequentiecijfer der ongevallen-spoor en -weg gedurende de laatste tien jaar, bevestigt de conclusies die voorkomen in het verslag betreffende het vorige dienstjaar :

- de frequentie-spoor vervolgt haar sedert 1960 ononderbroken stijging ;
- de trage progressieve stijging, die voor de periode 1960-1963 in de wegsector werd waargenomen, heeft in 1964 een kentering gekend die in 1965 nog toenam ;
- het verschil wordt nog groter tussen de frequentiecijfers van de twee sectoren, zodat het peil van het risico-spoor driemaal hoger ligt dan dat van het risico-weg.

III. RISICO BRAND.

	Aantal schadegevallen
Gebouwen en installaties	2
Spoorvoertuigen	55
Autobussen en andere wegvoertuigen	7
Aanwonenden	—
Totaal	64

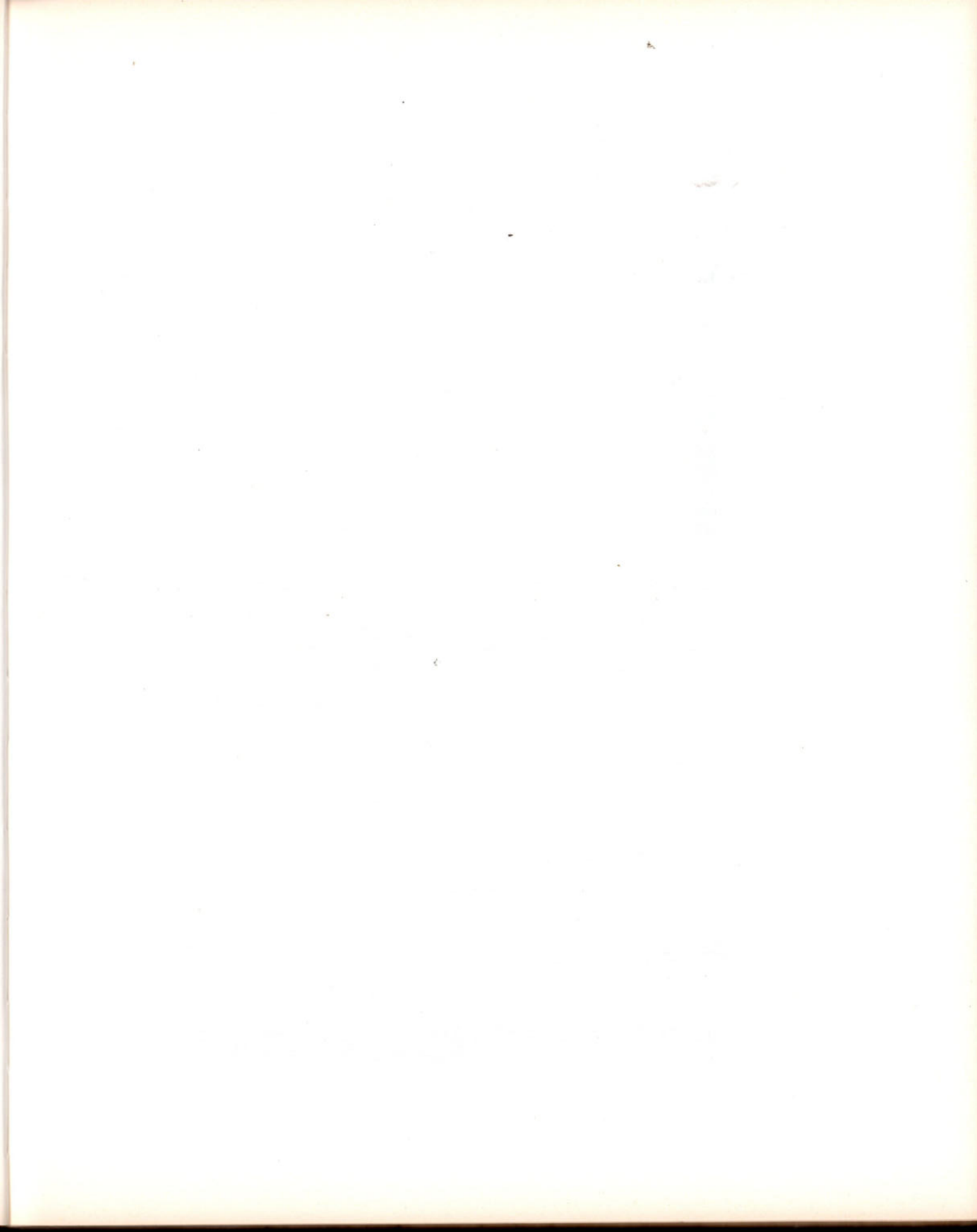
Het aantal geregistreerde schadegevallen daalde van 98 in 1964 tot 64 in 1965 : voor de spoorvoertuigen verminderde het aantal rampen met 20, terwijl er zich voor de wegvoertuigen slechts 7 gevallen voordeden, tegen 17 in 1964.

Er is geen enkele erge ramp te vermelden. Daar de geregistreerde gevallen over 't algemeen bestonden in begin van brand veroorzaakt door kortsluitingen in de elektrische toerusting van het rollend materieel, beperkten de schadelijke gevolgen zich tot weinig belangrijke schade.

IV. BEHEER VAN HET VERZEKERINGSFONDS.

Voorlopig saldo	176.806.026 F
Provisie voor te vereffenen schadegevallen	91.500.000 F
Verzekeringsfonds op 31-12-1965	85.306.026 F

Op deze datum werd het verzekeringsfonds dus ongeveer op zijn vorig peil gehouden.



SCHOMMELING VAN HET EFFECTIEF

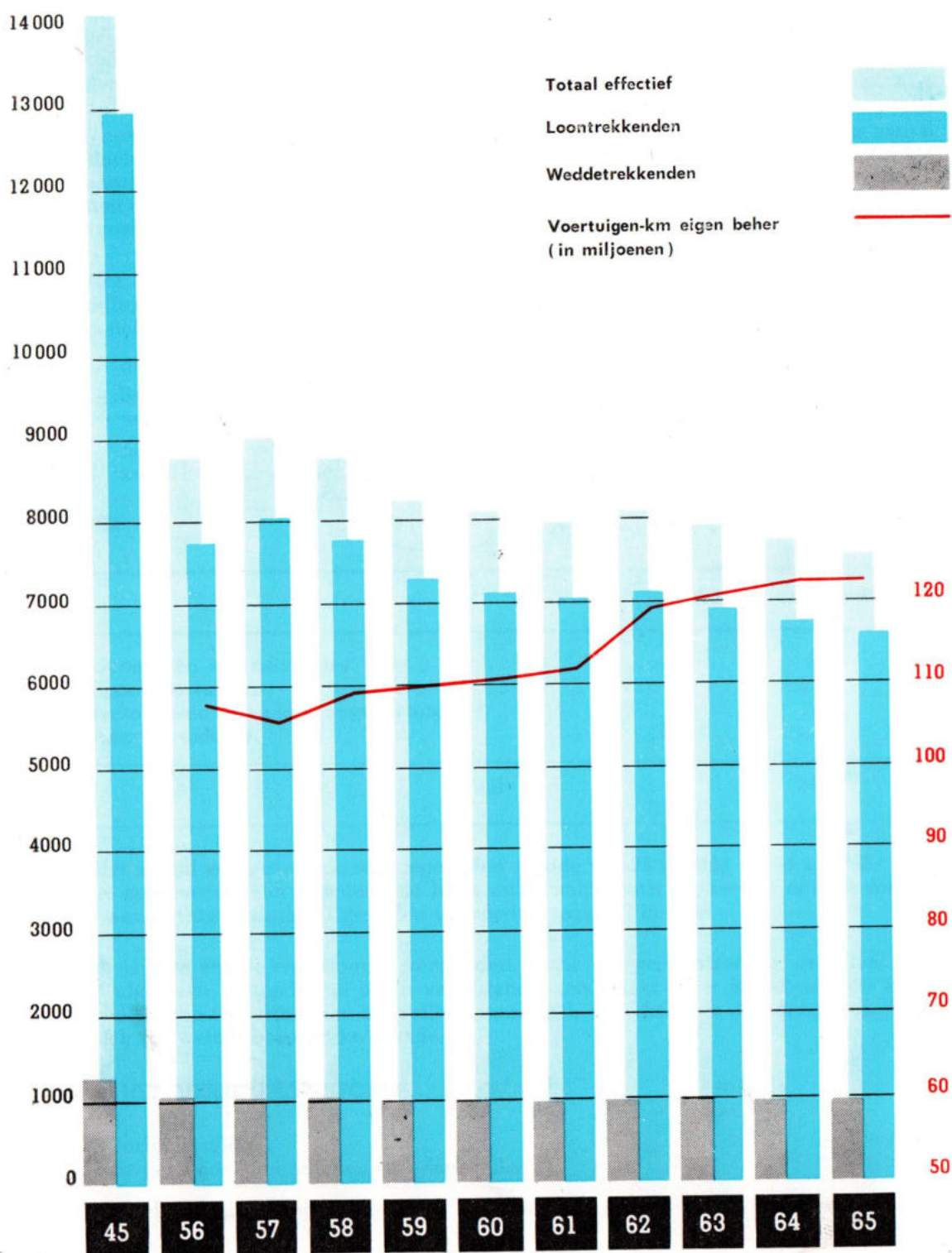


Fig. 5.

personeel

EFFECTIEF.

Tussen 1 januari en 31 december 1965 is het totale effectief van het personeel met 144 eenheden verminderd, daar het van 7.712 ambtenaars en agenten tot op 7.568 is gedaald.

Zoals in onderstaande tabel is weergegeven, vloeit die vermindering voort uit het feit dat 543 eenheden de maatschappij verlieten, wat gedeeltelijk werd gecompenseerd door 355 aanwervingen en 44 heraanwervingen.

Schommeling van het personeel.

Aard van de beweging	Aantal agenten	% (effectief op 31-12-65 = 100)
Vrijwillig vertrek	205	2,71 %
Afdanking	78	1,03 %
Overlijden	31	0,41 %
Oppensioenstelling	220	2,91 %
Oproep onder de wapens	8	0,11 %
Onbezoldigd verlof	1	—
Aantal vertrekken (A)	543	7,17 %
Aanwervingen	355	4,69 %
Teruggekomen in actieve dienst :		
gedemobiliseerd	5	0,07 %
terug in dienst geroepen	39	0,51 %
Totaal der indiensttredingen (B)	399	5,27 %
Vermindering van het effectief (A) — (B)	144	1,90 %

De Raad van beheer houdt eraan, zijn erkentelijkheid te betuigen voor de toewijding en de vakbekwaamheid evenals de getrouwheid aan de onderneming waarvan zo het leidend als het uitvoerend personeel blijk geeft.

BEZOLDIGINGEN.

De uitgaven voor de rechtstreekse bezoldigingen in 1965 bedroegen 896.259.758 F, tegen 847.397.310 F voor het dienstjaar 1964, zegge een vermeerdering van 48.862.448 F of 5,77 % ten overstaan van laatstgenoemd dienstjaar.

Hier volgt een vergelijkende tabel met de verschillende posten die dat hoofdstuk uitmaken.

In franken.

Elementen	1964		1965	
Wedden	162.903.139	826.894.729	172.745.812	874.943.226
Lonen	663.991.590		702.197.414	
Dubbel vacatiegeld weddetrekkenden		7.076.625		7.515.930
Complement familiaal vacatiegeld weddetrekkenden		18.861		—
Buurtspoorwegsupplement				
kinderbijslag :				
weddetrekkenden	1.638.456	13.150.110	1.653.076	13.577.567
loontrekkenden	11.511.654		11.924.491	
Scholingsvergoeding loontrekkenden		256.985		223.035
Algemene totalen		847.397.310		896.259.758

Aan die rechtstreekse bezoldigingen mag men de hierna vermelde onrechtstreekse bezoldigingen toevoegen :

In franken.

Elementen	1964	1965
— Dotatie door de N.M.V.B. gestort in het « Kledingfonds » van het personeel	6.911.744	6.879.994
— Vergoedingen voor onderhoud van werkkledij	—	515.622
— Gratificaties toegekend aan de agenten die wegens dienstouderdom werden gedecoreerd	434.000	327.000
— Tussenkost van de N.M.V.B. in de kosten van de sociale abonnementen N.M.B.S.	476.745	449.562
Totalen	7.822.489	8.172.178

WETTELIJKE SOCIALE LASTEN.

Bijdragen voor de Maatschappelijke zekerheid.

De bijdragen die uit dien hoofde de N.M.V.B. ten laste vallen zijn van 210.353.591 F, in 1964, gestegen tot 244.506.536 F in 1965; de toeneming van die lasten heeft dus, van het ene dienstjaar tot het andere, 34.152.945 F of 16,24 % bereikt.

Hierna volgt de verdeling van die bijdragen over de 2 categorieën agenten :

In franken.

Elementen	1964	1965
— Weddetrekkenden	24.016.673	25.744.246
— Loontrekkenden	174.194.766	193.385.534
— Verhoging dubbel vacatiegeld loontrekkenden (bijdr. 2 %)	12.142.152	12.917.523
— Vacatiegeld 3 ^e week loontrekkenden	—	12.459.233
Totalen	210.353.591	244.506.536

Van zijn kant heeft het personeel navermelde wettelijke sociale afhoudingen op zijn bezoldigingen ondergaan :

In franken.

Hoedanigheid van de werknemers	1964	1965
— Weddetrekkenden	7.354.120	7.802.099
— Loontrekkenden	62.827.323	68.699.120
Totalen	70.181.443	76.501.219

De verhoging beloopt 6.319.776 F, of 9 %.

Andere wettelijke sociale lasten.

Gedurende de jongste twee dienstjaren heeft de N.M.V.B. ook nog de andere hie-
navermelde sociale lasten gedragen :

In franken.

Elementen	1964	1965
— Bijdragen gestort aan de Steun- en Voorzorgskas ten behoeve van door arbeidsongevallen getroffen, aan het Rijksfonds voor sociale reclassering van de minder-validen en aan de verzekeringen tegen de arbeidsongevallen	11.256.614	11.961.096
— Bijdragen gestort bij de Voorzieningskas tegen beroepsziekten	78.660	— (a)
Totalen	11.335.274	11.961.096

(a) Deze bijdrage werd door vermelde kas nog niet geëist.

De N.M.V.B. heeft dus, in 1965, aan wettelijke sociale lasten een totaal bedrag van 256.467.632 F uitgegeven, waarbij nog een som van 76.501.219 F mag worden gevoegd, die vooraf op de bezoldiging van het personeel werd ingehouden.

EXTRA-WETTELIJKE SOCIALE LASTEN.

Bovendien heeft de N.M.V.B., bij toepassing van het statuut van het personeel, navermelde vergoedingen en bijdragen gestort :

In franken.

Elementen	1964	1965
— Bijkomende vergoedingen aan zieke agenten :		
weddetrekkenden	1.731.340	1.666.217
loontrekkenden	11.506.175	10.832.083
	13.237.515	12.498.300
— Bijdragen aan de Gemengde Verzekeringskas	3.946.090	3.990.672
— Bijpensioenen aan het op rust gestelde personeel aangesloten bij de Gemengde Verzekeringskas, evenals aan hun recht-hebbenden	14.337.603	15.699.052
— Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen bij het wette-lijk pensioen	72.938.332	84.026.468
— Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen aan invalide agenten	15.818.873	17.716.606
— Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen aan de in werkloosheid gestelde agenten	20.399.460	18.710.879
— Syndicaal fonds weddetrekkenden + loontrekkenden	3.825.100	3.812.949
Totalen . . .	144.502.973	156.454.926

AANTAL BEGUNSTIGDEN VAN BIJSLAGEN IN VERHOUDING TOT HET EFFECTIEF IN ACTIEVE DIENST

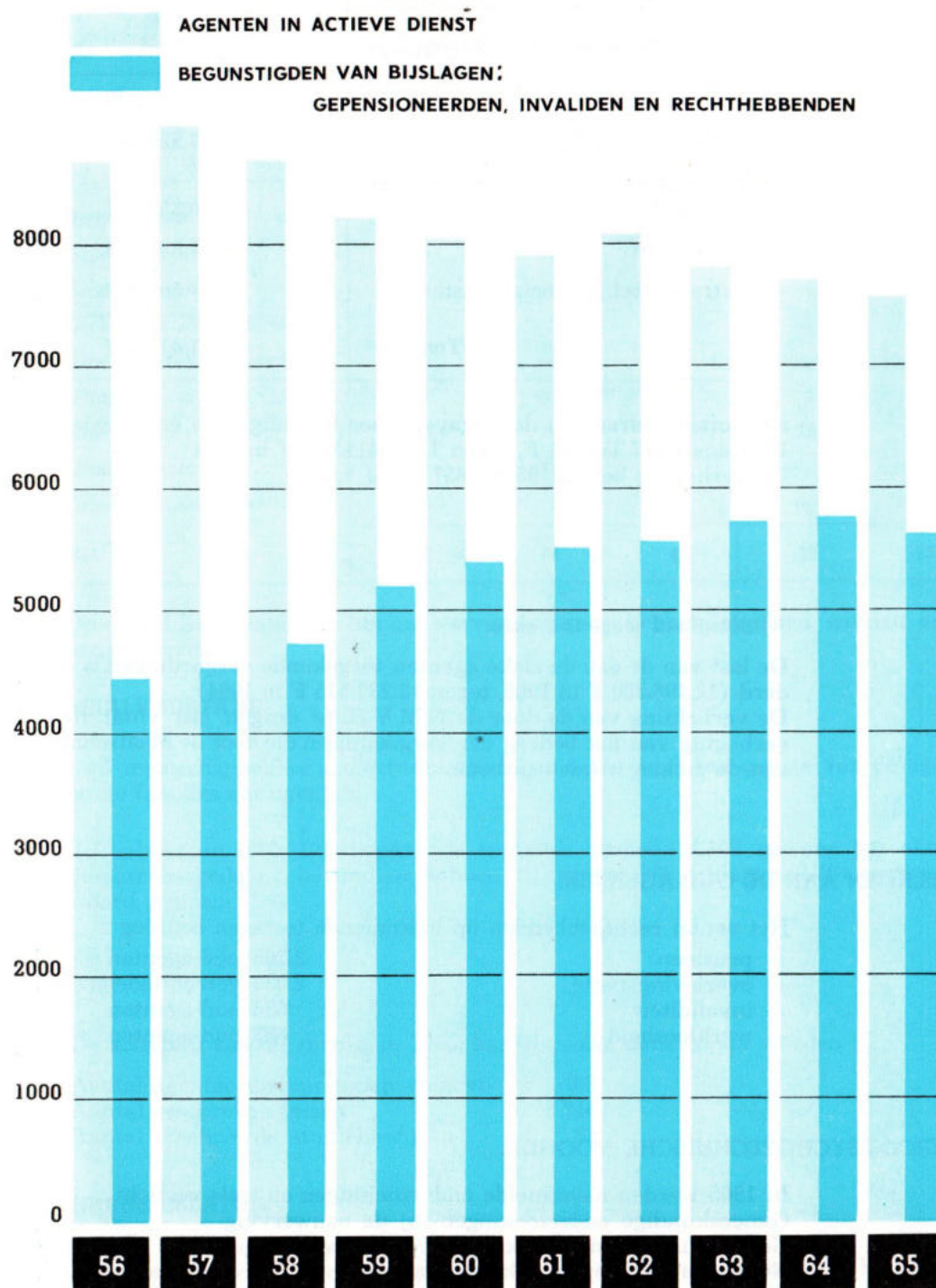


Fig. 6.

Samenvatting van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten.

Wij vermelden hierna, ter herinnering, de verschillende hoofdstukken van die samenvatting :

In franken

Aard van de uitgaven	1964	1965
— Bezoldigingen	847.397.310	896.259.758
— Andere vergoedingen	7.822.489	8.172.178
— Wettelijke sociale lasten (werkgever) :		
R.M.Z.	210.353.591	244.506.536
Andere	11.335.274	11.961.096
— Extra-wettelijke sociale lasten	144.502.973	156.454.926
Totalen	1.221.411.637	1.317.354.494

Het totaal bedrag van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten bereikte in 1965 dus 1.317.354.494 F, tegen 1.221.411.637 F in 1964.
De verhoging beloopt 95.942.857 F, of 7,86 %.

*
* *

Afwezigheid wegens ziekte.

De last van de aan de zieke agenten toegekende vergoedingen is een weinig verminderd (12.498.300 F in 1965, tegen 13.237.515 F in 1964).

De verlichting van de door de N.M.V.B. te dragen last vindt haar oorzaak in de verhoging van het bedrag der vergoedingen die door de Maatschappelijke Zekerheid aan de zieken worden uitbetaald.

*
* *

TOELAGEN AAN DE OUD-AGENTEN.

Het aantal rechthebbenden op bijkomende toelagen bedroeg :

— pensioen	: 2.365 oud-agenten ;
— overlevingsrente	: 2.039 gerechtigden ;
— invaliditeit	: 636 oud-agenten ;
— werkloosheid	: 633 oud-agenten.

*
* *

MEDICO-PSYCHOTECHNISCHE VOOGDIJ.

In 1965 werden navermelde onderzoeken en tests verricht :

Geneeskundige onderzoeken bij de aanwerving	1.042
Geneeskundige onderzoeken wegens sanitair toezicht	23
Geneeskundige onderzoeken tot het opsporen van beroepsziekten	1.827
Psychotechnische tests	757

Het detail van de psychotechnische tests wordt in onderstaande tabel weergegeven :

Psychotechnische proeven.

Diensten	Aanwervingsexamens		Bevorderingsexamens		Totalen
	Bestuurd. ontvangers (autobus en elektr.)	Allerlei	Controleurs	Brigadiers	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (2) + (3) + (4) + (5)
Hoofdbestuur	—	37	—	—	37
Groep Antwerpen	39	10	—	—	49
Groep Brabant	134	1	—	—	135
Groep West-Vlaanderen	112	2	—	—	114
Groep Oost-Vlaanderen	42	—	3	—	45
Groep Henegouwen	105	—	23	1	129
Groep Luik	59	1	13	18	91
Groep Limburg	71	11	—	—	82
Groep Namen-Luxemburg	65	2	8	—	75
Net	627	64	47	19	757

Op de 691 kandidaten die het aanwervingsexamen hebben afgelegd werden er 355 aangeworven.

DIENT VOOR SOCIALE BIJSTAND.

De 7 maatschappelijke assistenten zetten hun actie voort ten gunste van de agenten en de families der agenten.

Zij hebben, in 1965, 105 diepgaande enquêtes alsmede 4.103 gewone bezoeken en demarches gedaan; bovendien hebben zij, tijdens 366 zitdagen, 1.464 personen te woord gestaan.

BEROEPSOPLEIDING.

De activiteit van die dienst, in 1965, kan als volgt samengevat worden :

Aantal agenten die cursussen volgden : 108
Aantal geschreven lessen : 3.240
Aantal afgeleverde studiebewijzen : 82

INTERNE EN OPENBARE RELATIES.

Het tijdschrift « Onze Buurtspoorwegen » is in 1965 zijn twintigste bestaansjaar ingetreden.

Om de twee maand ontvangen 11.350 agenten en gepensioneerden van de Nationale Maatschappij een geïllustreerd tijdschrift, dat hun de onderneming waar ze werken of gewerkt hebben beter laat kennen en waardoor zij op de hoogte blijven van de voortdurende evolutie van het gemeenschappelijk vervoer.

Het toezenden van het tijdschrift aan de dagbladen en de gespecialiseerde tijdschriften draagt ertoe bij de N.M.V.B. goede openbare relaties te bezorgen.

VACANTIETEHUIS « ZONNEBLOEM », TE NIEUWPOORT-BAD.

Het oud-onderstation te Wenduine, dat in 1946 tot Rustoord werd ingericht, bleef een noodoplossing.

De mogelijkheden tot logies waren er beperkt en volstonden niet meer om aan de vraag te voldoen.

Om die toestand te verhelpen heeft de N.M.V.B. een ruim gebouw aangekocht, « ZONNEBLOEM » genaamd, dat te Nieuwpoort-Bad gelegen is en in zijn 78 kamers plaats biedt voor 200 personen per dag.

Van Pasen 1966 af zal dit vacantietehuis openstaan voor de agenten en de gepensioneerden van de N.M.V.B., evenals voor de leden van hun familie die onder hetzelfde dak wonen.



Fig. 7. Vacantietehuis « ZONNEBLOEM » te Nieuwpoort-Bad.

NIEUWE PERSONEELSLASTEN DOOR DE N.M.V.B. IN 1965 GEDRAGEN.

Hierna volgt een opgave van de nieuwe beschikkingen die in 1965 van kracht zijn geworden met, ertegenover, hun financiële terugslag.

In franken.

Aard van de nieuwe uitgaven en begindatum van toepassing	Terugslag van de nieuwe uitgaven	
	op een volledig jaar	op het dienst- jaar 1965
<i>1 januari 1965.</i>		
— Verhoging met 2,5 % van de R.M.Z. - plafonds (indexcijfer)	800.000	800.000
— Verhoging van 6 % tot 6,75 % van de R.M.Z. -bijdragen voor de sector arbeiderspensioenen	4.500.000	4.500.000
— Verhoging van 10,25 % tot 10,75 % van de R.M.Z. -bijdragen voor de sector kinderbijslagen	3.750.000	3.750.000
— Verhoging van 3,00 F tot 3,50 F van de vergoeding voor O.M.C. -bestuurders	2.750.000	2.750.000
— Verhoging van 1,50 F tot 1,75 F van de vergoeding voor de O.M.C. -bestuurders van de speciale autobusdiensten	50.000	50.000
— Verhoging van de bezoldigingsgrenzen. Verhoging van de R.M.Z. -bijdragen voor de sector arbeiderspensioenen	800.000	800.000
— Verhoging van de stiptheidspremie der loontrekkenden, die van 300 F tot 400 F per maand en van 12 F op 16 F per dag wordt gebracht	10.000.000	10.000.000
— Nieuwe barema's der loontrekkenden (algemene verhoging van 5,50 % ; verhoging van 1 F/u. voor de categorieën I - IIa en III B ; verhoging van 0,50 F/u. voor de categorieën IIIc - IIId - IIIe en IV) en afschaffing van de 3 dagen buurtspoorwegverlof	60.000.000	60.000.000
— Toekenning van een 3 ^e week verlof aan de loontrekkenden	6.000.000	6.000.000
— Verhoging van de barema's der weddetrekkenden met 2,50 % (index) en algemene verhoging met 2 %, met minimum van 3.400 F/jaar	9.600.000	9.600.000
— Vergoeding voor het onderhoud van de werkkledij (400 F of 200 F per jaar)	500.000	500.000

In franken.

Aard van de nieuwe uitgaven en begindatum van toepassing	Terugslag van de nieuwe uitgaven	
	op een volledig jaar	op het dienst- jaar 1965
<i>1 juli 1965.</i>		
— Verhoging van de barema's der loontrek- kenden met 2 % (index)	21.000.000	10.500.000
— Verhoging van de loongrenzen voor de berekening van de R.M.Z. (index) . . .	800.000	400.000
<i>1 augustus 1965.</i>		
— Verhoging van de barema's der wedde- trekkenden met 2,50 % (index)	4.800.000	2.000.000
Totalen	125.350.000	111.650.000

*
* *
?

KOSTPRIJS VAN EEN WERKELIJKE DAGPRESTATIE VAN 8 UREN.

Rekening gehouden met de hiervoren aangehaalde nieuwe lasten, beliep de gemiddelde kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren 666,09 F in 1965, tegen 598,29 F in 1964, wat een verhoging van 67,80 F of 11,33 % uitmaakt (zie diagram fig. 8).

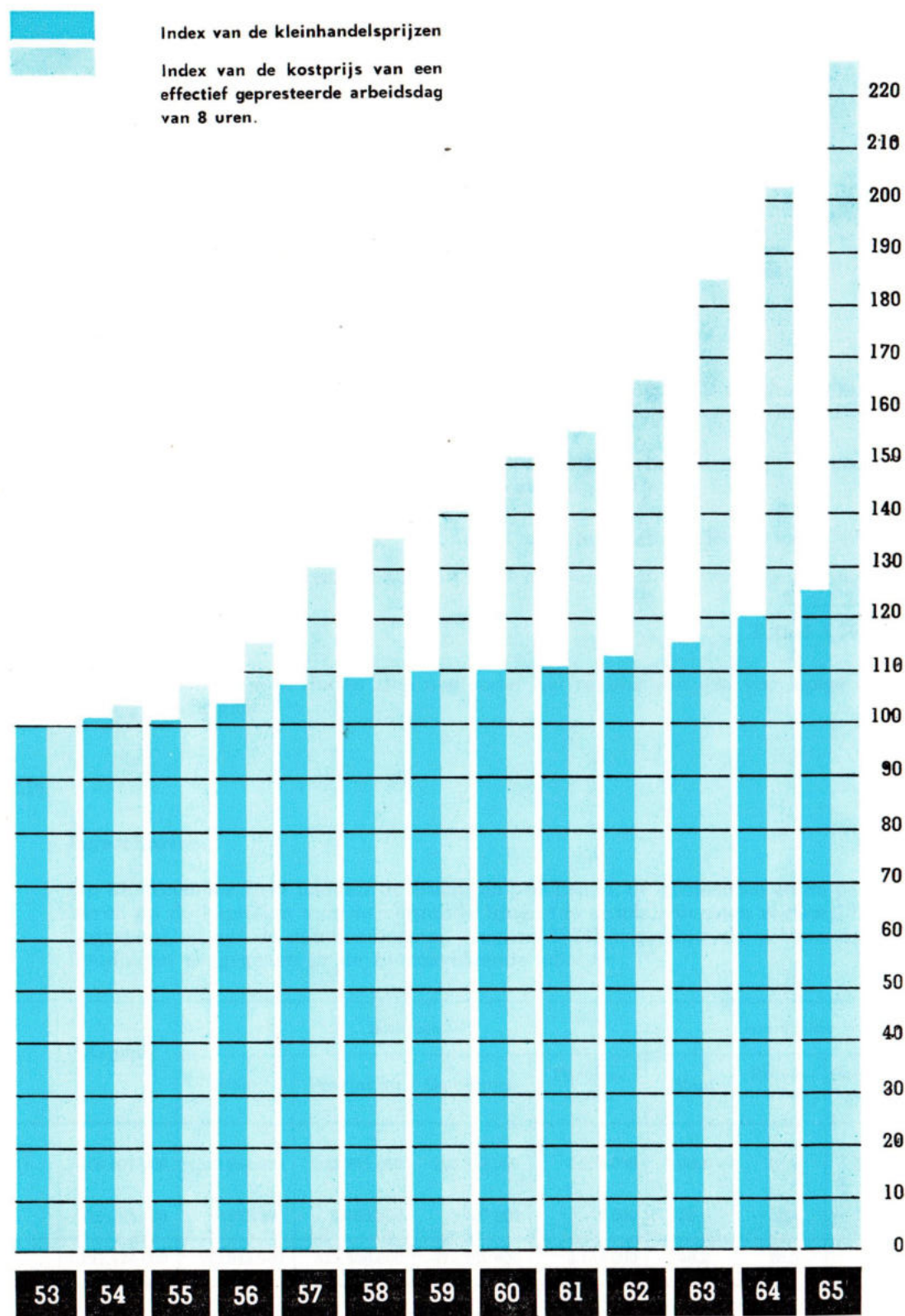
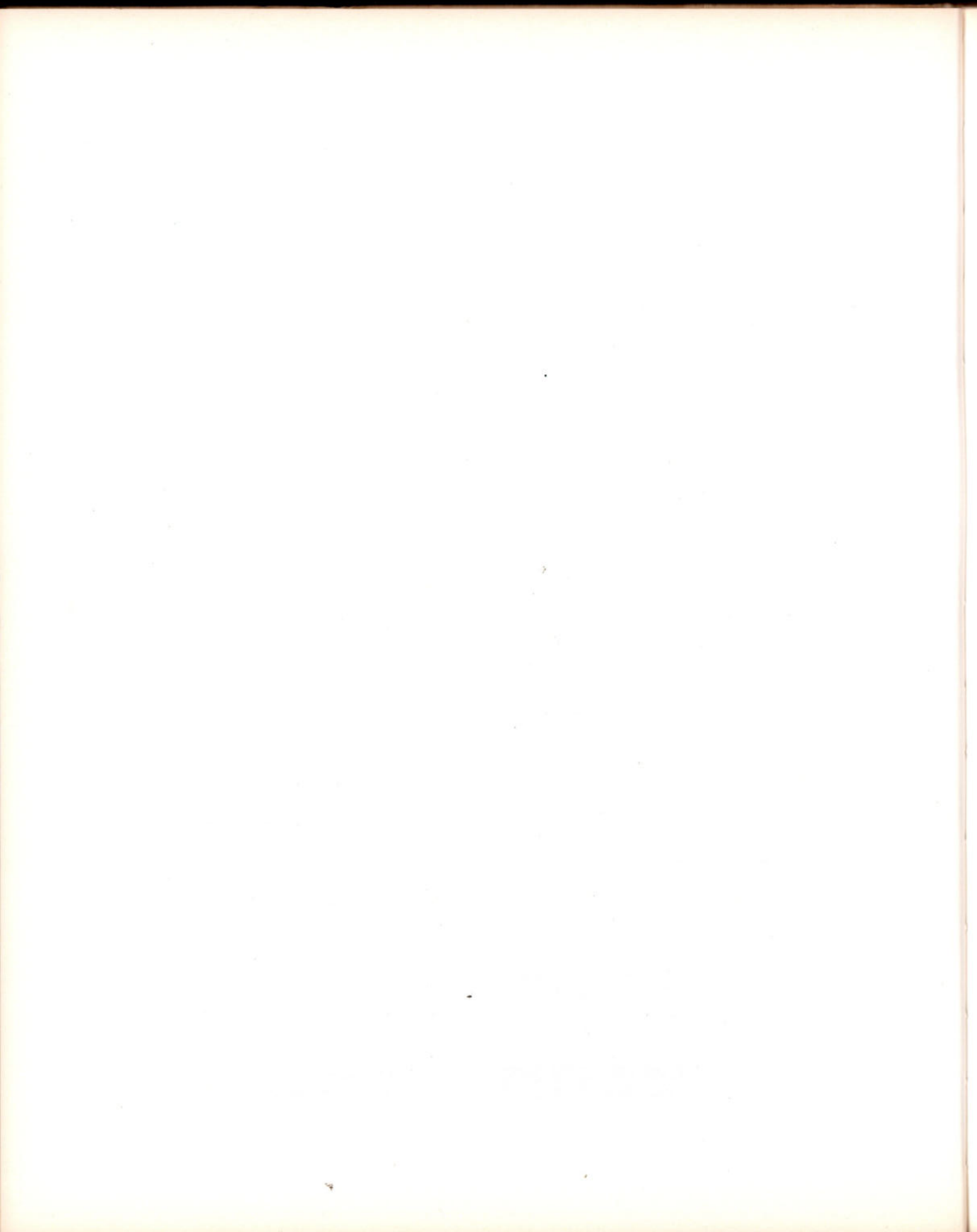


Fig. 8.



net

VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN

Spoorlijnen.

Tijdens het dienstjaar 1965 werden geen nieuwe vergunningen voor het aanleggen van spoorlijnen verleend en ook geen vergunningen ingetrokken.

Autobusdiensten.

De openbare autobusdiensten voor dewelke aan de Nationale Maatschappij machtiging werd verleend hadden, op 31 december 1965, een totale lengte van 13.224 km.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 203 autobusdiensten, met een gezamenlijke lengte van 7.145 km, onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29-8-1931 : 184 diensten met een lengte van 6.495 km

krachtens de besluitwet van 30-12-1946 : 19 diensten met een lengte van 650 km

Totaal 7.145 km

De andere diensten bevinden zich nog onder het regime van een voorlopige of tijdelijke machtiging.

KAPITALEN

Ingeschreven.

Op 31 december 1965 hadden de Staat, de provinciën, de gemeenten en de particulieren op de kapitalen van de vergunde lijnen (de autobusdiensten regime 1931 inbegrepen) en van de autobusdiensten (regime 1924) ingeschreven volgens de verhoudingen aangegeven in de hiernavolgende tabel :

Toestand op 31 december 1965	Kapitaal	Sommen				Gemiddelde quota 's %			
		Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren	Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) .	1.169.997.000	562.984.000	333.995.000	266.860.000	6.158.000	48,1	28,6	22,8	0,5
Autobusdiensten (regime 1924)	21.727.000	10.859.000	5.455.000	5.407.000	6.000	50	25,1	24,8	0,1
Net	1.191.724.000	573.843.000	339.450.000	272.267.000	6.164.000	48,2	28,5	22,8	0,5

Opgegeven.

De Raad van beheer der N.M.V.B. heeft beslist de lage kapitalen der hiernavolgende autobusdiensten niet meer in de jaarverslagen op te nemen en tot hun likwidatie over te gaan.

1. Ieper — Loker — Poperinge	(zitting van 13- 4-1965)	2.000,—
2. Antwerpen — Kruisschans	(zitting van 13- 4-1965)	2.000,—
3. Herstal — Vivegnis — Ternaaien	(zitting van 9-11-1965)	6.000,—
4. St.-Georges — Engis	(zitting van 9-11-1965)	5.000,—
5. Luik — Montegnée — Jemeppe-sur-Meuse en Luik — St.-Nicolas (Pansy)	(zitting van 9-11-1965)	2.000,—
6. Luik — Glaaien — Tongeren	(zitting van 9-11-1965)	2.000,—

Samengesmolten.

Bij koninklijk besluit van 11 maart 1965 werden de kapitalen van de buurtlijnen der provincie Brabant samengesmolten in twee groepen, onder de benaming :

A. Lijnen van Groep Brussel

Onverschreven kapitalen

1. Brussel — Schepdaal — Ninove en uitbr.	22.450.000,—
2. Eigenbrakel — Waver	8.587.000,—
3. Brussel — Edingen	9.166.000,—
4. Brussel — Humbeek	13.520.000,—
5. Brussel — Haacht	10.114.000,—
6. Brussel — Sterrebeek — Vossem	10.883.000,—
7. Brussel — Kleine Hut en uitbr.	16.210.000,—
8. Groenendaal — Overijse	872.000,—
9. Grimbergen — Londerzeel	5.926.000,—
10. Halle — Ninove	8.449.000,—
11. Waterloo — Mont-Saint-Jean	1.817.000,—
12. Nijvel — Eigenbrakel — 's Gravenbrakel	4.470.000,—
13. Brussel — Wemmel	5.712.000,—
14. Brussel — Halle	11.650.000,—
15. Brussel — Asse — Aalst — Oordegem	22.695.000,—

Totaal : 152.521.000,—

B. Lijnen van Groep Leuven

Onverschreven kapitalen

1. Waver — Geldenaken	2.980.000,—
2. Leuven — Geldenaken en uitbr.	5.068.000,—
3. Leuven — Diest en uitbr.	20.092.000,—
4. Haacht — Aarschot — Tienen	3.375.000,—
5. Leuven — Tervuren en uitbr.	8.505.000,—
6. Chastre — Incourt — Gembloux	4.215.000,—
7. Tervuren — Tienen	3.024.000,—
8. Geldenaken — Tienen — Sint-Truiden	4.310.000,—

Totaal : 51.569.000,—

technische diensten

VASTE INSTALLATIES

Sporen.

Buiten de normale onderhouds- en hernieuwingswerken aan de sporen en hun uitrusting, werden aan onze installaties aanpassingen aangebracht ingevolge wijzigingen aan de wegenis.

Wij vermelden de voornaamste werken :

wijzigingen te Antwerpen (Noorderlaan) ;
verplaatsing van de sporen tussen Nieuwpoort (Stad) en Nieuwpoort (Bad) ;
voorlopige verplaatsing van het spoor nabij de brug n^r 27, te Bois-d'Haine ;
verplaatsing van het wijkspoor te Saint-Vaast ;
wijzigingen aan het eindpunt te Châtelet (Saint-Roch) ;
wijzigingen te Jumet (rue Wattelaer).

Het programma van structuurhervorming werd verder doorgezet door het opbreken van navermelde spoorlijnen of lijnsecties :

Tertre — Hautrage — Villerot — Stambruges	12 km
Pâturages — Quaregnon — Baudour	9 km
Forville — Meeffe	7 km
Franqueneé — Wasseiges	6 km
Hannuit — Meeffe	13 km
Leuven — Tielt	16 km
Eigenbrakel — Middenhut	23 km

86 km

Gebouwen.

Wij vermelden hierna de verschillende werken, die in 1965 werden uitgevoerd of nog in uitvoering waren :

Gebouwen en parkeerplaatsen.

inrichting van een stelplaats voor autobussen te Florennes en te Zandvliet ;
aanpassing van de garage en oprichting van sociale installaties in de stelplaats te Lochristi ;

inrichting van een werkplaats voor het onderhoud der autobussen in de stelplaats te Luik (Saint-Gilles) ;

inrichting van een wasstation voor autobussen te Leuven en te Hamme ;
 oprichting van een wastunnel voor autobussen te Hasselt en te Assebroek ;
 inrichting van een wachterslokaal in de stelplaats te Forges-lez-Chimay ;
 bouwen van schouwputten in de stelplaats te Oostende ;
 inrichting van een magazijn in de stelplaats te Kuregem ;
 aanbrengen van sociale installaties in de stelplaats te Bressoux ;
 aanleggen van een parkeerplaats in de stelplaats te Oostmalle ;
 aanbrengen van badkamers in verschillende woonhuizen.

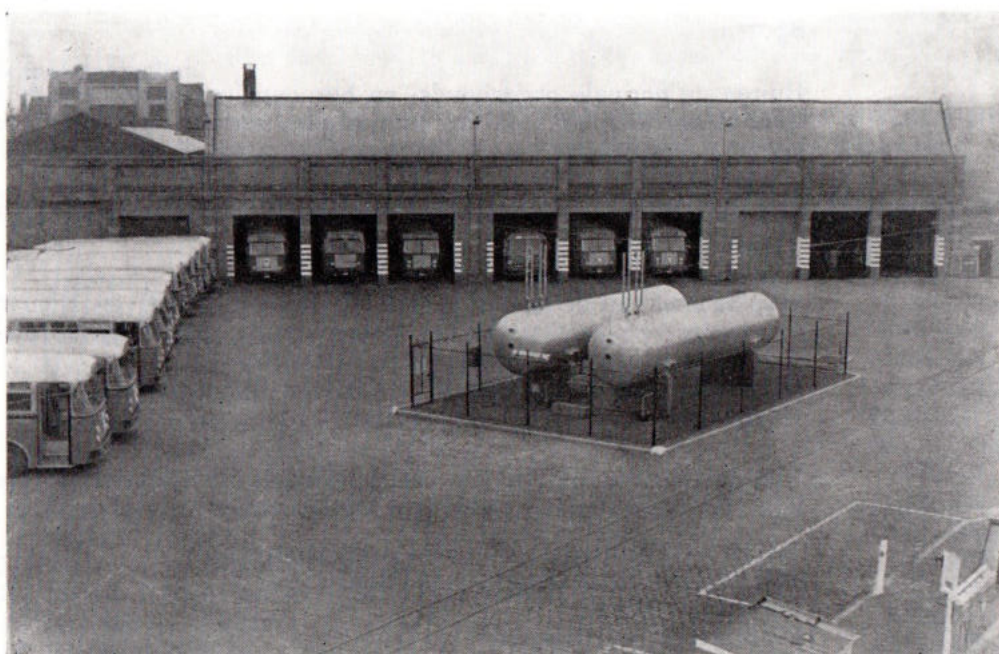


Fig. 9. Stelplaats te Oostende — Propaantanks.

Bovendien werden, in het kader van de door het Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie ondernomen campagne tot het bouwen en plaatsen van wachthuisjes voor reizigers, in 1965 opgericht :

wachthuisjes N.M.V.B.	385 eenheden ;
wachthuisjes N.M.B.S.	286 eenheden ;
gemengde wachthuisjes	26 eenheden ;
wachthuisjes M.I.V.B.	4 eenheden ;
wachthuisjes S.T.I.L.	5 eenheden ;
wachthuisjes particuliere exploitanten	2 eenheden ;



Fig. 10. Plaatsen van een geprefabriceerde schuilplaats voor reizigers.

Verwarmingsinstallaties.

In sommige van de hiervoren vermelde gebouwen werden verwarmingsinstallaties aangebracht :

- in de stelplaats te Florennes : verwarming van de gebouwen en voorverwarming van de autobussen in openlucht ;
- in de stelplaats te Oostende : verwarming van de schouwputten voor autobussen.

Werden, anderzijds, gerealiseerd :

- de verwarming van de werkplaatsen te Genk en te Tessenderlo ;
- de centrale verwarming in het woonhuis van de stelplaats te Mont-Saint-Jean.

Elektrische energie.

Verlichting en drijfkracht.

Elektrische installaties voor verlichting en drijfkracht werden vernieuwd, uitgebreid of gemoderniseerd in de stelplaatsen te Westerlo, Oostmalle, Assebroek, Lochristi, Destelbergen en Forges-lez-Chimay.

Nieuwe installaties werden aangebracht in de stelplaatsen te Florennes, Hofstade (Aalst) en Malonne.

In de stelplaats te Destelbergen werd een batterij bijkomende condensators, voor de verbetering van de arbeidsfactor, geïnstalleerd.

Onderstations.

Het verplaatsbaar tractieonderstation R.S.2 (Schoten) werd definitief buiten bedrijf gesteld.

Elektrische cabines.

In de stelplaatsen te Warzée en te Florennes werden geprefabriceerde hoogspanningscabines in bedrijf gesteld.

De hoogspanningscabines te Luik (Saint-Gilles) en te Oostmalle werden gemoderniseerd, uitgebreid of versterkt.



Fig. 11. Stelplaats te Hofstade (Aalst).

ROLLEND MATERIEEL

Aanschaffingen.

Er werden 213 voertuigen in bedrijf gesteld.

Hier volgt de lijst ervan :

- 144 autobussen van het tussenstedelijk type, namelijk :
 - 88 van het type Van Hool-Fiat (Dieselmotor Fiat 140 pk aan de achterkant — 50 zitplaatsen) ;
 - 56 van het type Brossel A 91 DAR H (Dieselmotor Leyland 140 pk aan de achterkant — 50 zitplaatsen) ;
- 57 autobussen van het stedelijk type, namelijk :
 - 30 met onderstel Mercedes-Benz O 321 HV (Mercedes-Bens-motor M 312 LPG-propaan) ;
 - 27 met onderstel Mercedes-Benz O 321 HV (Dieselmotor Mercedes OM 321) ;
- 12 voertuigen van diverse aard.

Ombouwingen :

- 3 autobussen Brossel A 93 DAR werden in onze werkplaatsen te Hasselt tot autobussen N.M.V.B. A 93 DAR-CAP omgebouwd ;
- 12 autobussen « Ateliers Métallurgiques » werden in onze werkplaatsen te Andenne gemoderniseerd ;
- 15 autobussen Brossel A 93 DAR werden in onze werkplaatsen te Eugies vernieuwd.

Desaffectaties :

Vervoer over de weg .

Autobussen	135
Andere voertuigen	18

Elektrisch net :

Motorwagens	15
Gesloten bijwagens	25

Niet-geëlektrificeerd net :

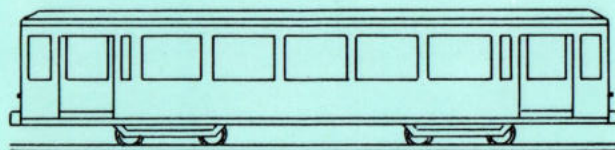
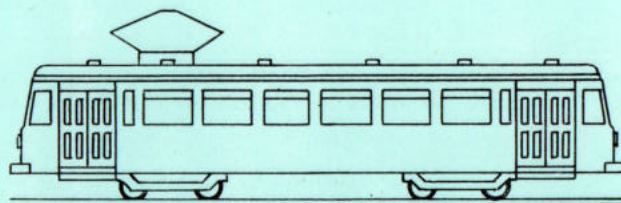
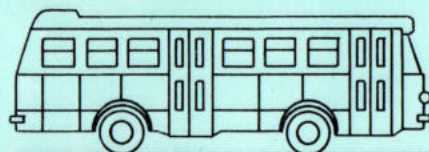
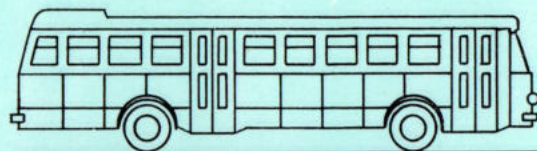
Spoorauto's en tractors	6
Wagens met schutborden	18
Gesloten wagens	8
Platte wagens	7
Rijtuig-pakwagen	1

Effectief op 31 december 1965 :

Vervoer over de weg :

Wegtrein	1
Autobussen	1867
Andere voertuigen	180

BEWEGING VAN HET PARK MET ROLLEND MATERIEEL



 In bedrijfstellingen
 Buiten bedrijfstellingen

Fig. 12.

Elektrisch net :

Motorwagens	462
Gesloten bijwagens	324
Open bijwagens	10
Rijtuig-pakwagen	1
Motor-pakwagens	21
Pakwagen	1
Motrices voor het effenen van de rails	6

Niet-elektrisch net :

Spoorauto's en tractors	24
Locomotieven	13
Personenrijtuigen	5
Pakwagens	24
Rijtuigen-pakwagens	6
Wagens met schutborden	359
Gesloten wagens	197
Platte wagens	92
Speciale wagens	38

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1966

VASTE INSTALLATIES

Sporen.

Ingevolge door de besturen beheerders van de openbare wegenis ontworpen werken, zullen wijzigingen aan onze installaties aangebracht moeten worden, namelijk te :

Marcinelle, rue de l'Energie : verplaatsing van de sporen ;
Bois-d'Haine : wijzigingen in de nabijheid van de brug n° 29 ;
Sint-Jans-Molenbeek : hoofdriool van de Paruck.

Het programma tot opbreking van het spoornet omvat navermelde lijnen of lijnsecties :

Reeds goedgekeurde opbrekingen :

Quévy — Estinnes-au-Mont	11 km
Gilly (Haies) — Jumet (Hamendes)	} 20 km
Ransart — Ransart (Bois)	
Ransart (Place) — Fleurus	
Andenne — Eghezée	19 km
Manhay — Hotton	27 km
Bastenaken — Martelange	26 km
Noduwez — Overhespen en Tienen — Halle-Booienhoven	26 km
Nethen — Tienen en Bevekom — La Bruyère	23 km
Groenendaal — Overijse	6 km 500
Plancenoit (Monument Gordon) — Waver	20 km
Péronnes — Bray — Estinnes-au-Mont	8 km 500
Saint-Vaast — Bracquegnies (Bois-du-Luc)	4 km

Luik — Tilleur — Hollogne-aux-Pierres — Jemeppe	}		35 km
Luik — Tongeren			
Anderlecht (Bon Air) — Itterbeek			2 km 500
Anderlecht (Bon Air) — Steenweg op Bergen			2 km 500
			231 km
<i>Aan de ministeriële goedkeuring onderworpen opbrekingen :</i>			
Schoten (Lindelei) — 's Gravenwezel (gemeentegrens)			1 km 500
Poulseur — Sprimont			7 km 800
Spoor met 4 rails tussen de « Usines Saint-Gobain » en Tertre (N.M.B.S.)			1 km 250
			10 km 550



Fig. 13. Stelplaats te Turnhout.

Gebouwen.

Navermelde werken worden voorzien :

Gebouwen en parkeerplaatsen.

oprichting van nieuwe stelplaatsen te Zwevezele-Centrum, Antwerpen (Noorderlaan), Sint-Lievens-Houtem, Broechem en Mariembourg ;

inrichting van sociale installaties in de stelplaatsen te Bergen (Bassins), Moeskroen en Het Rad (Brussel) ;

inrichting van sanitaire installaties in de stelplaats te Forges-lez-Chimay ;

inrichting van de woningen te Oerle en te Ieper ;

heroprichting van een woonhuis met burelen en sociale inrichtingen in de stelplaats te Lanaken ;

oprichting van een woonhuis in de stelplaats te Geluwe ;
inrichting van burelen in de stelplaats te Knokke ;
inrichting van garages met parkeerplaats in de stelplaats te Houffalize ;
inrichting van een parkeerplaats met sociale installaties in de stelplaats te Bilzen ;
wasinstallaties voor autobussen te Kortrijk en te Aarlen.

Verwarmingsinstallaties.

In de meeste van de hiervoren vermelde gebouwen moeten verwarmingsinstallaties worden voorzien, namelijk :

Verwarming van de gebouwen : Bergen (Bassins), Lanaken, Ieper, Geluwe en Moeskroen.

Voorverwarming van de autobussen in openlucht : Antwerpen (Noorderlaan) en Oostmalle.

Verwarming van de gebouwen en voorverwarming van de autobussen : Zwevezele-Centrum, Houffalize, Sint-Lievens-Houtem en Broechem.

Elektrische energie.

Verlichting en drijfkracht.

Installaties moeten worden aangebracht in de hiervoren voorziene nieuwe gebouwen, namelijk te : Lanaken, Ieper, Geluwe, Moeskroen, Zwevezele-Centrum, Houffalize, Mariembourg, Sint-Lievens-Houtem en Broechem.

Onderstations.

Er zullen drie tractieonderstations, van het over de weg verplaatsbare type, met siliciumgelijkrichterelementen, en drie vaste tractieonderstations, met siliciumgelijkrichterelementen, in bedrijf gesteld worden aan de Kust (modernisatie).

Elektrische cabines.

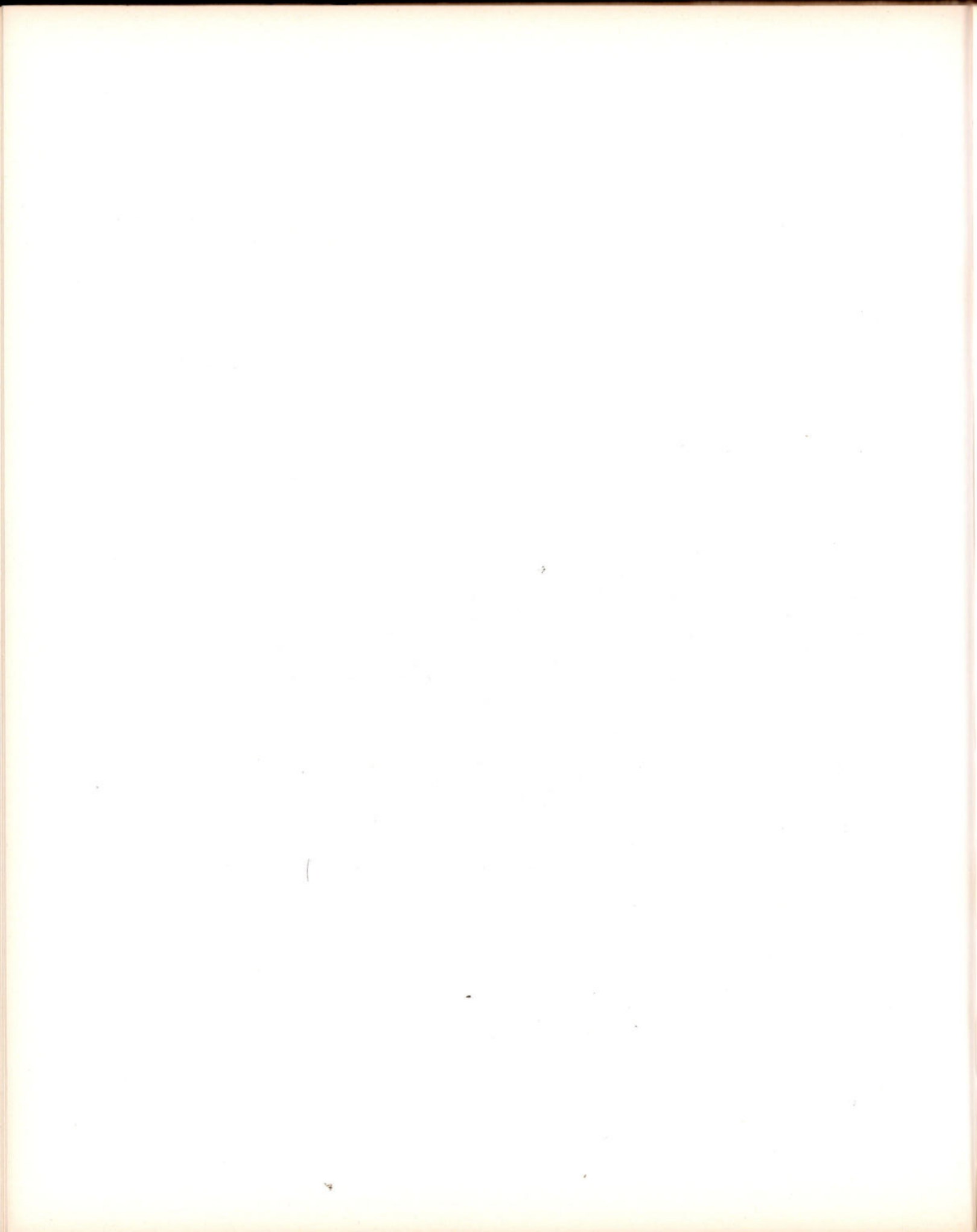
Een hoogspanningscabine zal worden in bedrijf gesteld te Antwerpen (Noorderlaan).

ROLLEND MATERIEEL

In de loop van het jaar 1966 zal navermeld materieel in bedrijf worden genomen :

106 autobussen, waarvan :

62 van het type Van Hool-Fiat (Diesel-Fiatmotor 140 pk aan de achterkant) ;
44 met onderstel Brossel A 91 DAR H (Leyland-Dieselmotor 140 pk aan de achterkant).



exploitatie

GEEXPLOITEERDE LIJNEN

Spoorlijnen.

Op 31 december 1965 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden 576 km 830, onderverdeeld in 557 km 728 met elektrische tractie en 19 km 102 met niet elektrische tractie (stoom of autorail).

Onderstaande tabel geeft deze toestand per exploitatiegroep weer :

Groep	Elektrische tractie	Niet elektrische tractie
Antwerpen	66 km 500	10 km 100
Oost-Vlaanderen	—	—
West-Vlaanderen	67 km 823	—
Henegouwen	285 km 443	9 km 002
Namen-Luxemburg	—	—
Luik	—	—
Limburg	—	—
Brabant	137 km 962	—
Net	557 km 728	19 km 102

De gezamenlijke lengte van de op dezelfde datum door navermelde maatschappijen geëxploiteerde verpachte spoorlijnen bedroeg 5 km 600 :

« Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe de Wellin - Grotte de Han » : 3 km 700 met niet elektrische tractie ;

« Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » : 1 km 900 met elektrische tractie.

PROVINCIE	Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend of die te re- gulariseren zijn krachtens de wet van 29 augustus 1931						Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend of die te re- gulariseren zijn krachtens de besluitwet van 30 december 1946						Totalen per exploitatiewijze				ALGEMEEN TOTAAL	
	In eigen beheer		Door pachters		Totaal		In eigen beheer		Door pachters		Totaal		In eigen beheer		Door pachters			
	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km

Aantal en lengte van de op 31 december 1965 in bedrijf zijnde autobusdiensten (zonder de seizoendiensten).

Antwerpen . .	21	1.223	3	105	24	1.328	—	—	—	—	—	—	21	1.223	3	105	24	1.328
Oost-Vlaand. .	20	616	1	11	21	627	—	—	1	64	1	64	20	616	2	75	22	691
West-Vlaand. .	32	1.085	8	229	40	1.314	2	43	—	—	2	43	34	1.128	8	229	42	1.357
Henegouwen . *	52	1.463	1	19	53	1.482	1	51	—	—	1	51	53	1.514	1	19	54	1.533
Namen	30	948	6	268	36	1.216	—	—	—	—	—	—	30	948	6	268	36	1.216
Luxemburg . .	23	992	3	60	26	1.052	7	319	3	101	10	420	30	1.311	6	161	36	1.472
Luik	28	1.150	3	34	31	1.184	1	79	5	193	6	272	29	1.229	8	227	37	1.456
Limburg . . .	21	1.385	3	53	24	1.441	—	—	—	—	—	—	21	1.385	3	53	24	1.441
Brabant . . .	33	1.490	1	6	34	1.496	4	156	7	224	11	380	37	1.646	8	230	45	1.876
Totalen . .	260	10.352	29	788	289	11.140	15	648	16	582	31	1.230	275	11.000	45	1.370	320	12.370

Aantal en lengte van de in 1965 in bedrijf zijnde seizoendiensten.

West-Vlaand. .	3	108	—	—	3	108	—	—	—	—	—	—	3	108	—	—	3	108
Luxemburg . .	1	21	—	—	1	21	7	725	—	—	7	725	8	746	—	—	8	746
Totalen . .	4	129	—	—	4	129	7	725	—	—	7	725	11	854	—	—	11	854

Openbare autobusdiensten.

Regelmatige autobusdiensten.

Op 31 december 1965 bedroeg de totale lengte van de openbare autobusdiensten, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 11.000 km.

De totale lengte van de op dezelfde datum verpachte openbare autobusdiensten bedroeg 1.370 km.

Hiernaast een tabel waarin, per provincie, het aantal en de kilometerlengte van de op 31 december 1965 geëxploiteerde openbare autobusdiensten worden aangegeven.

Speciale autobusdiensten.

Aantal en lengte van de op 31 december 1965 in bedrijf zijnde speciale autobusdiensten.

PROVINCIE	EXPLOITATIEWIJZE				TOTAAL	
	Exploitatie in eigen beheer		Exploitatie door pachters			
	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km
Antwerpen	112	1.215	122	4.619	234	5.834
Oost-Vlaanderen .	26	150	43	1.580	69	1.730
West-Vlaanderen .	53	364	62	2.271	115	2.635
Henegouwen . . .	121	1.259	391	7.998	512	9.257
Namen	94	738	100	2.258	194	2.996
Luxemburg	131	1.976	4	134	135	2.110
Luik	43	542	101	2.627	144	3.169
(*)	2	119	13	842	15	196
Limburg	80	1.860	489	19.522	569	21.382
Brabant	155	2.006	166	6.881	321	8.887
Totaal	817	10.229	1.491	48.732	2.308	58.961

(*) Speciale autobusdiensten in de provincie Luik, beheerd door onze gewestelijke directie van Limburg.

TARIEVEN

A. Reizigers.

- I. Ingevolge de verlenging van de reisweg van de stadsautobusdiensten van Tienen tot Grimde-Bareel, werd op deze stadsdienst een buitenstedelijke zone ingevoerd.

De toe te passen prijzen voor deze stadsdiensten werden goedgekeurd bij ministerieel besluit van 26-7-1965.

Voor een rechtstreekse rit of een reis in aansluiting werden de prijzen als volgt vastgesteld :

	1 zone	2 zones
a) gewone reizigers	4,50 F	6,00 F
b) oorlogsinvaliden	1,50 F	2,00 F
c) verminderingen (25-35-50 en 75 %).	4,50 F	4,50 F

Binnen de eerste zone worden kaarten afgeleverd tegen de prijs van 50 F voor 14 rechtstreekse ritten en binnen de tweede zone tegen 40 F voor 9 rechtstreekse ritten.

II. Bij hetzelfde ministerieel besluit werd het reizigerstarief goedgekeurd voor de stadszone te Genk.

Voor een rechtstreekse rit werd de prijs vastgesteld op 4,50 F voor de gewone reizigers en op 1,50 F voor de oorlogsinvaliden.

Kaarten voor 14 rechtstreekse ritten worden afgeleverd tegen de prijs van 50 F.

B. Goederen.

Tijdens het dienstjaar 1965 werd geen enkel goederentarium gewijzigd.

EXPLOITATIEUITSLAGEN

Spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten (regime 1931).

De totale ontvangst van het spoornet, de ontvangsten van de vervangings- en van de aan de spoorlijnen toegevoegde autobusdiensten inbegrepen, beliep in 1965, 1.657.108.376 F en de uitgave 1.657.987.826 F. De gemiddelde exploitatiecoëfficiënt is 100,05 % in 1965, tegen 98,57 % in 1964, 98,51 % in 1963, 96,90 % in 1962 en 96,19 % in 1961.

Bijlage B geeft de uitslag van elke in exploitatie zijnde lijn.

Uit die tabel blijkt dat, na toekenning van de interesten op beschikbare kapitalen, 10 lijnen met verlies sluiten (11.054.512 F) tegen 4 in 1964 (527.338 F), 8 lijnen zonder winst noch verlies en 12 lijnen met winst (10.354.568 F) tegen 39 in 1964 (24.033.933 F).

Het nadelig saldo van 10 deficitaire lijnen werd overgeschreven op de rekening «Terug te krijgen voorschotten aan de lijnen met verlies» (bijlage A, overeenkomstig artikel 27 der statuten).

Wat de winstgevende lijnen betreft, werd het batig saldo van één dezer lijnen (304.612 F) tot de gedeeltelijke aflossing van de vorige verliezen aangewend. Het saldo der rekening van de overige lijnen (in 't geheel 10.049.956 F) werd verdeeld overeenkomstig artikel 28 der statuten (bijlage C).

In 1964 bedroeg het verdeelde totaal 22.356.926 F.

Het gemiddelde percent van de voor het dienstjaar 1965 toegekende brutodividenden bedraagt 0,841.

Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924).

De in 1965 door de exploitatie van de autobusdiensten met eigen kapitaal bekomen uitslagen vindt men in details weergegeven in bijlage F van dit verslag.

De totale ontvangst van de diensten met hoog kapitaal bedroeg 50.823.901 F (in 1964, 50.559.881 F) en van de diensten met laag kapitaal 57.372.947 F (in 1964, 71.866.039 F), terwijl de overeenstemmende uitgaven respectievelijk 51.118.340 F (in 1964, 50.139.799 F) en 57.140.313 F (in 1964, 71.374.512 F) beliepen.

De aanwending van de geboekte winsten en verliezen wordt aangegeven in bijlage G.

Het nadelig saldo van één dienst, zegge 627.213 F, moet door de aandeelhouders van die dienst terugbetaald worden.

Het batig saldo (602.327 F) van 7 diensten werd in dividenden verdeeld tot beloop van 441.863 F, terwijl het overige werd toegewezen aan het Reservefonds (71.252 F), aan de Voorzieningsfondsen (47.502 F) en als tantièmes (41.710 F).

In 1964 bedroegen de verliezen 523.783 F, de winsten 1.266.395 F, waarvan 932.611 F uitgereikt in dividenden, 155.710 F en 103.807 F overgeschreven respectievelijk op het Reservefonds en de Voorzieningsfondsen, en 74.267 F besteed aan tantièmes.

STATISTIEKEN OVER DE REIZIGERS- EN DE GOEDERENDIENSTEN.

Reizigersvervoer.

Het reizigersvervoer, ingedeeld volgens de aard van het tractiestelsel.

De eerste tabel hierna geeft, per tractiestelsel, het aantal vervoerde reizigers voor de jaren 1950 en 1961 tot 1965 aan :

Aantal vervoerde reizigers per tractiestelsel.

Eenheid : duizend reizen.

Jaren	Elektrische diensten	Automotrice- diensten	Autobus- diensten	Al de diensten te zamen
1950	222.931	21.251(*)	35.734	279.916
1961	111.011	143	188.926(**)	300.080(**)
1962	100.063	154	194.404	294.621
1963	93.347	157	205.077	298.581
1964	86.931	165	207.667	294.763
1965	78.730	158	209.418	288.306

(*) Inbegrepen de stoomdiensten (582 duizend reizigers).

(**) Waarvan 11.492 duizend reizen, betreffende werklidensvervoer in Limburg, dat sedert 1962 onder de vorm van speciale diensten wordt verzekerd. De cijfers, die op dit soort vervoer betrekking hebben, worden niet in aanmerking genomen voor het opmaken van bovenstaande tabel.

Wat anderzijds de reizigersontvangsten betreft, geven wij de bedragen ervan in navolgende tabel, opgemaakt volgens hetzelfde tracé als de voorgaande.

**Netto-ontvangst van het reizigersvervoer,
verdeeld per tractiestelsel.**

Eenheid : duizend F.

Jaren	Elektrische diensten	Automotrice- diensten	Autobus- diensten	Totale ontvangsten
1950	861.017	113.867(*)	174.128	1.149.012
1961	578.232	1.084	985.999(**)	1.565.315(**)
1962	542.424	1.166	1.045.680	1.589.270
1963	517.188	1.182	1.122.518	1.640.888
1964	519.502	1.278	1.218.291	1.739.071
1965	498.638	1.228	1.261.030	1.760.896

(*) Inbegrepen 2.315 duizend frank geïnd op de stoomdiensten.

(**) Waarvan 52.916 duizend frank betreffende werkliedenvervoer in Limburg, dat sedert 1962 onder de vorm van speciale diensten wordt verzekerd. De cijfers, die op dit soort vervoer betrekking hebben, worden niet in aanmerking genomen voor het opmaken van bovenstaande tabel.

Deze ontvangsten omvatten, buiten de eigenlijke exploitatieontvangsten, de compensatievergoedingen, alsmede de tegenwaarde van de taksen waarvoor de spoorlijnen in de dienstjaren 1961 tot 1965 vrijstelling hebben genoten.

Het reizigersvervoer beschouwd volgens de aard van de vervoerbewijzen.

De twee volgende tabellen ventileren het reizigersvervoer volgens de aard van het vervoerbewijs, te weten :

- biljetten en kaarten (gewone reizigers) ;
- gewone abonnementen ;
- schoolabonnementen ;
- werkabonnementen.

**Aantal vervoerde reizigers
per aard van vervoerbewijs.**

Eenheid : duizend reizen.

Jaren	Biljetten en kaarten (gewo- ne reizigers)		Abonnementen						Totaal
			Gewone		School-		Week-		
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
1950	200.224	71,5	27.212	9,7	14.530	5,2	37.950	13,6	279.916
1961	186.010	62,0	24.955	8,3	32.308	10,8	56.807(*)	18,9	300.080(*)
1962	191.157	64,9	24.553	8,3	33.311	11,3	45.600	15,5	294.621
1963	199.067	66,7	22.728	7,6	33.849	11,3	42.937	14,4	298.581
1964	193.416	65,6	21.691	7,4	37.991	12,9	41.665	14,1	294.763
1965	190.745	66,2	21.107	7,3	38.195	13,2	38.259	13,3	288.306

(*) Waarvan 11.492 duizend reizen betreffende werkliedenvervoer in Limburg, dat sedert 1962 onder de vorm van speciale diensten wordt verzekerd. De cijfers, die op dit soort vervoer betrekking hebben, worden niet in aanmerking genomen voor het opmaken van bovenstaande tabel.

**Netto-reizigersontvangst
per aard van vervoerbewijs.**

Eenheid : duizend F.

Jaren	Biljetten en kaarten (gewo- ne reizigers)		Abonnementen						Totale ontvangst
			Gewone		School-		Week-		
	Ont- vangst	%	Ont- vangst	%	Ont- vangst	%	Ont- vangst	%	
1950	906.378	78,9	78.999	6,9	28.765	2,5	134.870	11,7	1.149.012
1961	1.129.910	72,2	95.489	6,1	82.775	5,3	257.141 (*)	16,4	1.565.315 (*)
1962	1.176.007	74,0	100.748	6,3	91.932	5,8	220.583	13,9	1.589.270
1963	1.222.287	74,5	98.161	6,0	102.762	6,2	217.678	13,3	1.640.888
1964	1.291.823	74,3	101.836	5,8	114.286	6,6	231.126	13,3	1.739.071
1965	1.316.038	74,7	101.588	5,8	123.982	7,0	219.283	12,5	1.760.896

(*) Waarvan 52.916 duizend frank betreffende werklidenvervoer in Limburg, dat sedert 1962 onder de vorm van speciale diensten wordt verzekerd. De cijfers, die op dit soort vervoer betrekking hebben, worden niet in aanmerking genomen voor het opmaken van bovenstaande tabel.

De compensatievergoedingen worden volledig opgenomen in de rubriek « gewone reizigers ». Wat het gedeelte betreft dat van de taks op de ontvangst is vrijgesteld, dit werd toegevoegd aan de ontvangst voortkomend van de vervoerbewijzen die de bewuste vrijstelling hebben genoten.

Goederenvervoer.

Jaren	Vervoerd tongewicht	Ton- kilometers	Gemiddelde afstand	Ontvangsten in franken (alle diensten)
(1)	(2)	(3)	(4) = (3) : (2)	(5)
1950	4.188.479	43.055.064	10 km 279	118.955.816
1961	662.771	3.331.060	5 km 026	11.028.190
1962	592.776	2.540.654	4 km 286	8.238.507
1963	502.619	2.047.690	4 km 074	6.252.184
1964	447.727	1.849.602	4 km 131	5.748.773
1965	375.139	1.490.278	3 km 973	4.408.730

De kolom « Ontvangsten in franken » omvat, buiten de ontvangsten van het gezamenlijke goederenvervoer en de bedragen geïnd als tractiekosten op de verbindingssporen, de tegenwaarde van de taksen op de ontvangsten waarvan het vervoer per spoor van 1961 tot 1965 werd vrijgesteld.

Uit de tabel (kol. 4) blijkt dat de gemiddelde afstand per vervoerde ton, in 1965, 3 km 973 is, tegen 4 km 131 in 1964.

Verdeling van de totale ontvangst onder de diensten « Reizigers » en « Goederen ».

Eenheid : duizend F.

Jaren	Spoorlijnen en autobusdiensten			
	Reizigers		Goederen	
	Bedrag	%	Bedrag	%
1950	1.149.012	90,6	118.956	9,4
1961	1.565.315(*)	99,3	11.028	0,7
1962	1.589.270	99,5	8.238	0,5
1963	1.640.888	99,6	6.252	0,4
1964	1.739.071	99,7	5.748	0,3
1965	1.760.896	99,8	4.409	0,2

(*) Waarvan 52.916 duizend frank betreffende werkliedenvervoer in Limburg, dat sedert 1962 onder de vorm van speciale diensten wordt verzekerd. De cijfers, die op dit soort vervoer betrekking hebben, worden niet in aanmerking genomen voor het opmaken van bovenstaande tabel.

Doorlopen afstanden.

Eenheid : duizend km.

Jaren	Elektrische diensten	Automotrice-, stoom- en tractordiensten	Autobusdiensten (*)	Al de diensten te zamen (*)
1950	45.219	11.449	18.069	74.737
1961	25.014	112	86.133(**)	111.259(**)
1962	22.487	88	88.587	111.162
1963	20.481	68	94.021	114.570
1964	19.017	68	97.133	116.218
1965	17.803	54	97.747	115.604

(*) De onder het beheer van de N.M.B.S. geëxploiteerde diensten niet inbegrepen.

(**) Waarvan 6.635 duizend km betreffende werkliedenvervoer in Limburg, dat sedert 1962 onder de vorm van speciale diensten wordt verzekerd. De cijfers, die op dit soort vervoer betrekking hebben, worden niet in aanmerking genomen voor het opmaken van bovenstaande tabel.

Aantal geboden plaatsen-kilometer.

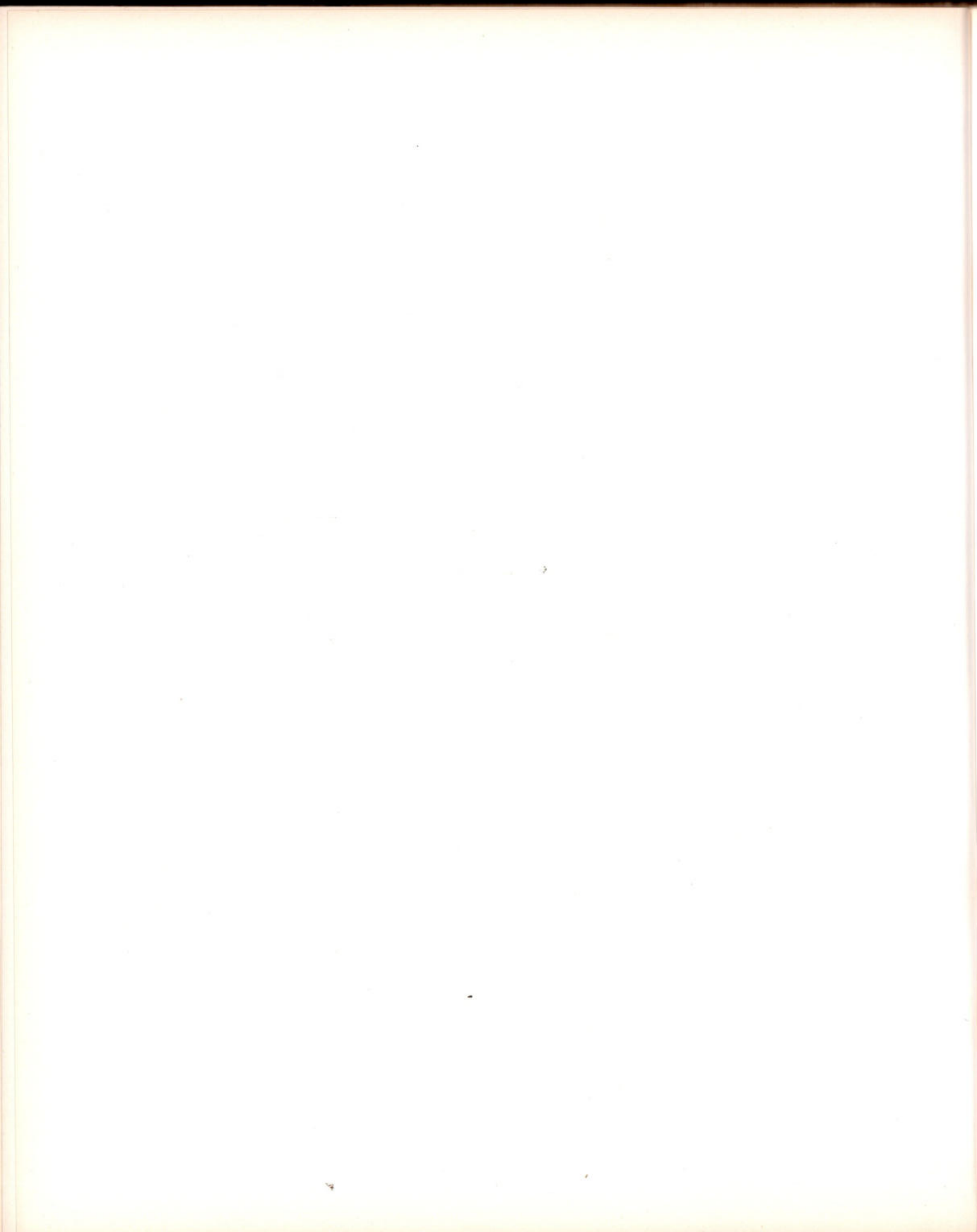
Eenheid : miljoen.

Jaren	Elektrische diensten	Automotrice- diensten	Autobus- diensten (*)	Al de diensten te zamen (*)
1950	5.682	914(**)	1.131	7.727
1961	3.338	2	7.020(***)	10.360(***)
1962	2.952	2	7.238	10.192
1963	2.725	2	7.804	10.531
1964	2.539	2	8.120	10.661
1965	2.427	2	8.103	10.532

(*) De onder het beheer van de N.M.B.S. geëxploiteerde diensten niet inbegrepen.

(**) Waarvan 25 miljoen plaatsen-km voor de stoomdiensten.

(***) Waarvan 541 miljoen aangeboden plaatsen-km betreffende werklidenvervoer in Limburg, dat sedert 1962 onder de vorm van speciale diensten wordt verzekerd. De cijfers, die op dit soort vervoer betrekking hebben, worden niet in aanmerking genomen voor het opstellen van bovenstaande tabel.



commentaar

INLEIDENDE BESCHOUWINGEN.

Onder het oogpunt van de exploitatieuitslagen blijkt het dienstjaar 1965 veruit het minst bevredigende te zijn, dat de Nationale Maatschappij tijdens het jongste decennium heeft gekend.

Het diagram fig. 14 geeft daarvan een bijzonder sprekend beeld.

Vergeleken bij die van het vorige dienstjaar, zijn de ontvangsten nochtans met 20,5 miljoen gestegen. Voor het eerst hebben zij het zeer hoge cijfer van 1.765 miljoen frank bereikt.

Zo de geboekte vooruitgang in geringe mate aan een lichte uitbreiding van het net kan worden toegeschreven, is het evenwel de uiteindelijke terugslag van de tariefsverhogingen waartoe in 1964 werd besloten die de geconstateerde verhoging heeft teweeggebracht; in het voorbije dienstjaar hebben de tarieven geen wijzigingen ondergaan.

Die ontvangstenaangroei van 20,5 miljoen heeft dus niet kunnen beletten dat de exploitatierekeningen sluiten met een uitgavenexcedent, die een achteruitgang van 25 miljoen in vergelijking met de reeds niet schitterende resultaten van 1964 vertolkt.

De reden daarvan is, dat het bij de aanvang van het verlopen maatschappelijke dienstjaar reeds vaststond dat een honderdtal miljoen nieuwe lasten de exploitatie-uitgaven zouden bezwaren.

Zulk een zware last vergde natuurlijk compenserende inkomsten in de mate waarin de bijkomende uitgaven hoger zouden reiken dan de besparingen die nog mochten verwacht worden van een opvoering van de produktiviteit, opvoering die eens te meer moest voortvloeien uit de omvorming van een aantal spoorlijnen tot wegdiensten, uit de heraanpassing van sommige modaliteiten in de uitvoering van de taken of uit de inrichting van de werkposten.

JAARLIJKSE EXPLOITATIEUITGAVEN EN -ONTVANGSTEN

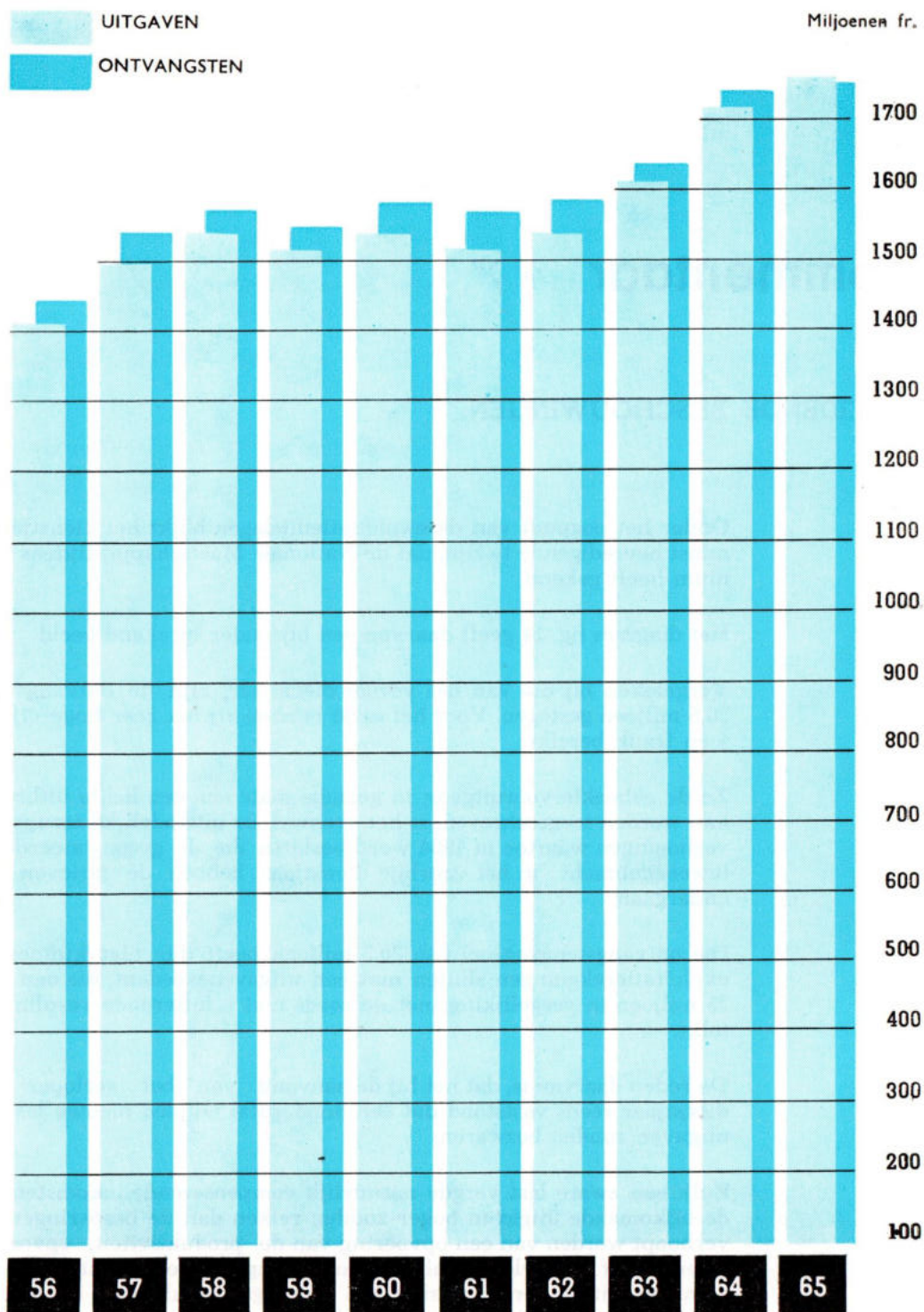


Fig. 14.

Nu is het zo, dat het merendeel van de besparingen die van dergelijke initiatieven mogen verwacht worden reeds geleidelijk tijdens de voorgaande maatschappelijke dienstjaren werden verwezenlijkt. In het kader van de financiële economie van de Nationale Maatschappij konden de nieuwe inkomsten, normalerwijze en in hoofdzaak, dan ook slechts van een herziening der tarieven verwacht worden.

Hoewel de Raad van beheer der Nationale Maatschappij zich in die zin had uitgesproken, kon de door hem vastgestelde herziening van de tarieven niet van toepassing worden omdat de tutelaire overheid geacht heeft dat de toestand van de onderneming op het einde van het maatschappelijke dienstjaar, in het licht van de geboekte concrete resultaten, moest worden beoordeeld.

Intussen zijn nieuwe lasten inzake personeel en met het zegel gelijkgestelde taken komen opdagen, waardoor de exploitatieuitslagen nog werden verslecht, zonder dat er evenwel wijziging kwam in de afwachtende houding die ten overstaan van de door de Nationale Maatschappij gevraagde compenserende inkomsten was aangenomen.

Is het te verwonderen dat de gevolgen van die politiek in de allereerste plaats hun terugslag hebben gehad op het gedeelte van de ontvangst, dat aangewend had moeten worden tot het dekken van de door de openbare besturen aandeelhouders ingeschreven annuïteiten ter aflossing van hun bijdrage in de aanlegkosten van het net.

Zoals blijkt uit het diagram fig. 15 is tijdens de jongste tien jaar de nettolast, die uit hoofde van hun voornoemde financiële bijdrage op de begroting van die openbare besturen drukt, nooit zo aanzienlijk geweest.

Als tweede betrokken partij, die het verslechteren van de exploitatieuitslagen op een onaangename wijze ervaart, moet de Nationale Maatschappij zelf worden vermeld: voor het eerst sedert 1951 heeft zij het saldo van de aan de verlies lijdende lijnen gedane voorschotten zien toenemen.

De in hiernavolgende tabel IV A gepubliceerde cijfers tonen aan dat het exploitatieverlies van 1965, gedekt door voorschotten van de Maatschappij, 11.054.512 F bedraagt, terwijl het ontvangstenexcedent van 1965, dat tot recuperatie van vroegere verliezen wordt aangewend, nauwelijks 304.612 F bereikt, waardoor de Nationale Maatschappij een nadelig saldo van 10.749.900 F heeft te dragen.

Wij zullen trouwens de ontvangsten, uitgaven en exploitatieuitslagen van 1965 in de volgende rubriek meer in detail bespreken.

Wij willen echter al dadelijk laten opmerken dat zo het onderzoek van de financiële uitkomsten voortvloeiend uit de activiteit van de Nationale Maatschappij moet doen besluiten tot een verslechterde toestand, te wijten aan de snelle aangroei van de uitgaven en het gebrek aan compenserende inkomsten, de structuur van het net en zijn waarde onder verkeerseeconomisch oogpunt nagenoeg ongedeed zijn gebleven.

Dat is het, wat wij ons voornemen in deze commentaar te laten uitkomen, in de rubrieken speciaal gewijd aan de wijzigingen van het net en aan het onderzoek van het verkeer dat tijdens het verlopen dienstjaar werd verzekerd. Wat de toestand van het rollend materieel betreft, verwijzen wij naar de evolutie van het park, zoals ze wordt beschreven onder het hoofdstuk « Technische diensten » van dit verslag, evolutie die door een verjonging van het autobussenpark is gekenmerkt.

DEKKING DER ANNUÏTEITEN

Miljoenen fr.

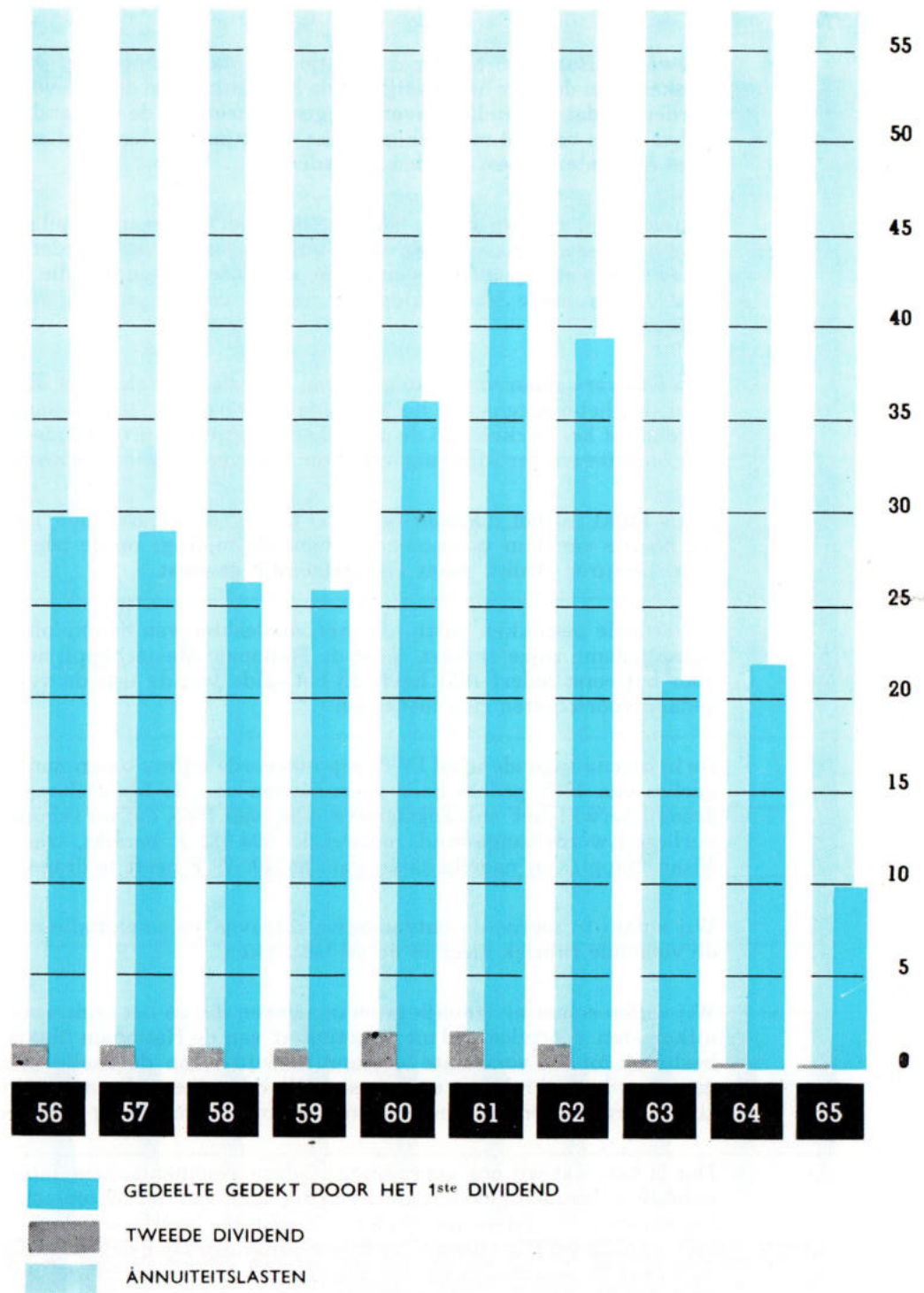


Fig. 15.

FINANCIELE UITKOMSTEN VAN 1965.

Zoals in de verslagen over de voorgaande dienstjaren hebben wij in een vergelijkende tabel (tabel I) een samenvatting gegeven van de ontvangsten, uitgaven en totaaluitslagen, die tijdens de jongste twee jaar werden geboekt.

TABEL I.

In miljoenen F.

Diensten	1965			1964		
	Ont- vangsten	Uitgaven	Resul- taat	Ont- vangsten	Uitgaven	Resul- taat
Spoorlijnen :						
Elektrische	498,6	499,2	— 0,6	519,5	512,2	7,3
Niet-elektrische	5,6	6,0	— 0,4	7,0	7,5	— 0,5
Totalen	504,2	505,2	— 1,0	526,5	519,7	6,8
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	1.152,8	1.152,8	0	1.095,9	1.079,5	16,4
Met eigen kapitaal (regime 1924)	103,2	108,2	0	122,4	121,5	0,9
Totalen	1.261,0	1.261,0	0	1.218,3	1.201,0	17,3
Algemene totalen	1.765,2	1.766,2	— 1,0	1.744,8	1.720,7	24,1

Wij hebben andermaal een eerste onderscheid gemaakt tussen de vervoerdiensten door de spoorlijnen en de autobusdiensten afzonderlijk te vermelden. Zoals voorheen hebben wij vervolgens de resultaten uit elkaar gehouden, per tractiestelsel wat de spoorlijnen betreft en per statutair regime voor de autobusdiensten.

De totaalcijfers laten uitschijnen dat, van 1964 tot 1965, het ontvangstenexcedent van de spoorlijnen (6,8 miljoen) omgeslagen is tot een tekort van 1 miljoen, terwijl voor de wegdiensten het ontvangstenexcedent van 1964 (17,3 miljoen) om zo te zeggen volledig opgeslorpt werd.

Die verslechting van de resultaten wordt bevestigd door de hiernavolgende tabel II, die een beeld geeft van de geleidelijke en aanhoudende verzwakking van de exploitatiecoëfficiënt van elk vervoerstelsel sedert 1961, met uitzondering van die van de autobusdiensten in 1964.

TABEL II.

Jaren	Exploitatiecoëfficiënten		
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Gezamenlijk net
1961	96,6	96,4	96,5
1962	97,3	96,9	97,0
1963	98,2	98,7	98,6
1964	98,7	98,6	98,6
1965	100,4	100,0	100,1

Zo het ritme van die achteruitgang enigszins werd vertraagd was het in feite door eerder vormelijke dan werkelijk determinerende maatregelen, die erin bestonden uit de exploitatieuitgaven een deel te laten wegvallen van de lasten welke dienen moesten tot het compenseren van de waardevermindering, van het verbruik van patrimonium, dat zich tijdens en door het feit van de maatschappelijke activiteit heeft voorgedaan.

Trouwens, in 1964 hebben wij dienaangaande reeds laten opmerken (blz. 60 van ons Verslag), dat het geboekte gunstige resultaat ten bedrage van 24,1 miljoen (24,2 miljoen indien er de interest op beschikbare kapitalen wordt aan toegevoegd) lager zou geweest zijn indien, evenals in 1963, de dotatie aan het hernieuwingsfonds van sommige spoorlijnen niet verminderd was geworden ten einde de exploitatierekening van de betrokken lijnen niet uit het evenwicht te brengen.

In 1965 heeft een verzachting van dezelfde aard, maar van heel wat aanzienlijker waarde, het mogelijk gemaakt het evenwicht tussen de exploitatieontvangsten en -uitgaven van twee groepen spoorlijnen te redden (Charleroi en het Noord-Westen van de provincie Antwerpen). Zij heeft echter een uitgavenexcedent op twee andere groepen spoorlijnen, namelijk Brussel en Mons-Borinage, niet kunnen beletten.

Herhaaldelijk reeds hebben wij de aandacht gevestigd op de gevaren die zijn verbonden aan het uit dergelijk initiatief voortvloeiend verlies van patrimonium. Zo wij er niet voor terugschrikken hier nogmaals hetzelfde te herhalen door eens te meer de nadruk te leggen op dat zorgwekkend aspect van de kwestie, dan is het omdat de uitputting van het hernieuwingsfonds van sommige spoorlijnen een zeer actuele en zelfs dringende aangelegenheid wordt. Het is evident dat men zo spoedig mogelijk de opbreking van die lijnen en de vervanging ervan door wegdiensten in overweging zal moeten nemen. Zoniet zou men hun bijkomende inkomsten moeten verschaffen, maar in dit verband mag men niet uit het oog verliezen dat zij, krachtens de regels van interne verdeling bij de Nationale Maatschappij, reeds voor 100 % dekking ontvangen van de winstderving die voor haar voortvloeit uit het kosteloos vervoer of het vervoer tegen verminderde prijs van sommige categorieën bevoorrechte reizigers. De hun te verschaffen bijkomende inkomsten zouden dus van een andere aard moeten zijn.

Ten einde een juist inzicht te geven in de terugslag die de snelle toeneming van de uitgaven heeft gehad, respectievelijk op de spoorlijnen en op de autobusdiensten,

TABEL III.

Algemene rekening en exploitatiecoëfficiënten.

In franken.

	1965	1964	Verschillen 1965 - 1964
1) Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931).			
Ontvangsten	1.657.108.376	1.622.393.374	34.715.002
Uitgaven	1.657.987.826	1.599.182.371	58.805.455
Exploitatiecoëfficiënt	100,05 %	98,57 %	
Resultaat	— 879.450	23.211.003	— 24.090.453
Interesten (beschikbaar min excedent)	179.506	295.592	116.086
Eindresultaat	— 699.944	23.506.595	— 24.206.539
2) Autobusdiensten (regime 1924) — Hoge kapitalen.			
Ontvangsten	50.823.901	50.559.881	264.020
Uitgaven	51.118.340	50.139.799	978.541
Exploitatiecoëfficiënt	100,58 %	99,17 %	
Resultaat	— 294.439	420.082	— 714.521
Interesten (excedent min beschikbaar)	36.919	— 168.997	205.916
Eindresultaat	— 257.520	251.085	508.605
3) Autobusdiensten (regime 1924) — Lage kapitalen.			
Ontvangsten	57.372.947	71.866.039	— 14.493.092
Uitgaven	57.140.313	71.374.512	— 14.234.199
Exploitatiecoëfficiënt	99,59 %	99,32 %	
Resultaat	232.634	491.527	— 258.893
4) Totaal voor het net.			
Ontvangsten	1.765.305.224	1.744.819.294	20.485.930
Uitgaven	1.766.246.479	1.720.696.682	45.549.797
Exploitatiecoëfficiënt	100,05 %	98,62 %	
Resultaat	— 941.255	24.122.612	— 25.063.867
Interesten (beschikbaar min excedent)	216.425	126.595	89.830
Eindresultaat	— 724.830	24.249.207	— 24.974.037

TABEL IV.

Aanwending van de resultaten en verdeling van de winsten.

In franken.

	Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)		Autobusdiensten (regime 1924)		Totalen voor het net	
	1965	1964	1965	1964	1965	1964
A. Aanwendig van de resultaten.						
Verdeelde winsten (art. 28 der statuten)	10.049.956	22.356.926	602.327	1.266.395	10.652.283	23.623.321
Winsten aangewend tot terugwinning van vroegere verliezen	304.612	1.677.007	—	—	304.612	1.677.007
Verliezen gedekt door de voorschotten van de N.M.V.B.	— 11.054.512	— 527.338	—	—	— 11.054.512	— 527.338
Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen	—	—	— 627.213	— 523.783	— 627.213	— 523.783
Totale nettowinst	— 699.944	23.506.595	— 24.886	742.612	— 724.830	24.249.207
Aantal lijnen met winst	12	39 (25)	7	14 (11)	19	53 (36)
Aantal lijnen met verlies	10	4 (4)	1	1 (1)	11	5 (5)
Aantal lijnen zonder winst noch verlies	8	8 (1)	21	18 (17)	29	26 (18)
B. Verdeling van de winsten (art. 28 der statuten).						
Brutodividenden : eerste dividend	9.754.993	21.948.398	370.611	776.901	10.125.604	22.725.299
tweede dividend	91.594	130.423	71.252	155.710	162.846	286.133
Totaal	9.846.587	22.078.821	441.863	932.611	10.288.450	23.011.432
Reservefonds	91.594	130.423	71.252	155.710	162.846	286.133
Voorzieningsfonds	61.063	86.949	47.502	103.807	108.565	190.756
Tantièmes aan de beheerders en aan de Directeur-Generaal	50.712	60.733	41.710	74.267	92.422	135.000
Totale winst	10.049.956	22.356.926	602.327	1.266.395	10.652.283	23.623.321

wijzen wij erop dat zo de resultaten van laatstgenoemde diensten ook maar middelmatig zijn geweest in 1965, die resultaten evenwel geboekt werden na spijziging van het hernieuwingsfonds der autobussen met een dotatie die tegelijk binnen de door de statuten voorziene perken blijft en aan de vereisten op technisch gebied behoorlijk beantwoordt.

Aanvullende gegevens over de exploitatieuitslagen worden verstrekt in de tabellen III en IV. Men vindt er een opgave van de algemene totalen der bijlagen B, C, F, en G, respectievelijk gevoegd bij de balansen van 1965 en 1964, namelijk :

- in tabel III, de algemene rekening en de algemene exploitatiecoëfficiënten voor de dienstjaren 1965 en 1964 ;
- in tabel IV A, de aanwending van de resultaten van dezelfde dienstjaren ;
- in tabel IV B, de verdeling van de gezamenlijke winsten.

Voor het jaar 1964 werden de getallen respectievelijk van de lijnen met winst, met verlies of zonder winst noch verlies vergelijkbaar gemaakt met die van 1965 door in de tabel IV A, naast de werkelijke cijfers van 1964, ook die aan te geven die tijdens datzelfde jaar bekomen zouden geweest zijn indien de vermindering van het aantal lijnen van 84 tot 59 op dat ogenblik reeds had plaats gehad. Deze vermindering, die in 1965 is geschied, is te wijten, eensdeels aan de fusie in twee groepen van de 23 lijnen van Brabant en, anderdeels, aan het overdragen van vier autobusdiensten (regime 1924) naar de categorie der autobusdiensten (regime 1931), waar zij met de naburige diensten van hun groep werden samengesmolten.

In 1964 hadden de vier bewuste autobusdiensten in het geheel 14.616.592 F exploitatieontvangsten en 14.429.449 F uitgaven geboekt.

Die overdracht is het, die gedeeltelijk aan de oorsprong ligt van de toeneming, van 1964 tot 1965, van de ontvangsten en uitgaven der spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) en die tevens ten volle de in tabel III vermelde inkrimping van de ontvangsten en uitgaven der autobusdiensten (regime 1924) met lage kapitalen, verklaart.

Hoe het ook zij met die verrichtingen van interne aard en zo wij uit tabel III kunnen opmaken dat, van 1964 tot 1965, de totale exploitatieuitgaven van 1.720,7 miljoen tot 1.766,2 miljoen zijn gestegen, wat een aangroei met 45,5 miljoen betekent, dan merken wij in de grafiek fig. 16 dat voor dezelfde periode de op de exploitatierekening geboekte personeelsuitgaven met 102 miljoen zijn toegenomen, daar die last een sprong heeft gemaakt van 1.086 miljoen tot 1.188 miljoen. Dezelfde grafiek fig. 16 bevestigt de hiervoren reeds vermelde dalende beweging die zich voordoet in de dotatie van de hernieuwingsfondsen, die van 229 miljoen in 1964 tot op 192 miljoen in 1965 is verminderd.

Uit de vergelijking tussen de andere uitgavenposten kan men afleiden dat alleen die lasten aan de inkrimping ontsnappen, waarvan de eenheidsprijzen afhankelijk zijn van een formule die hun variaties beheerst, formule waarvan zekere parameters zelf zeer gevoelig zijn voor de loonsverhogingen. Wij bedoelen namelijk de brandstoffen en de stroom (+ 2 miljoen), alsook de exploitanten en prestaties van derden (+ 7 miljoen).

Indien wij, in plaats van de evolutie der verschillende uitgavenposten te vergelijken, onze aandacht richtend op de absolute cijfers, de evolutie van hun relatieve waarde

EXPLOITATIEKOSTEN EN OVERSCHOT VAN ONTVANGSTEN OF UITGAVEN SEDERT 1961

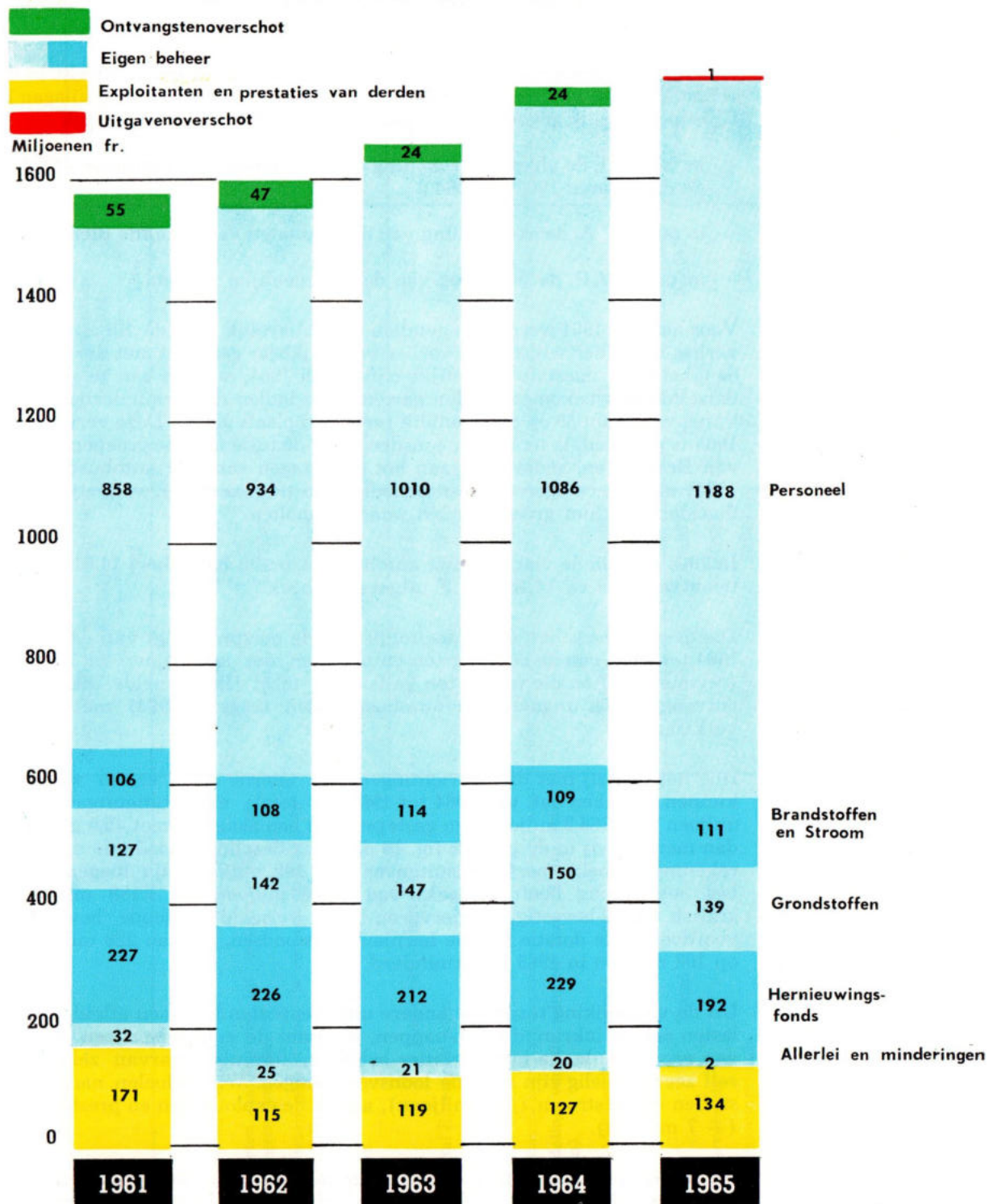


Fig. 16.

VERDELING IN % VAN DE EXPLOITATIEKOSTEN

SEDERT 1961

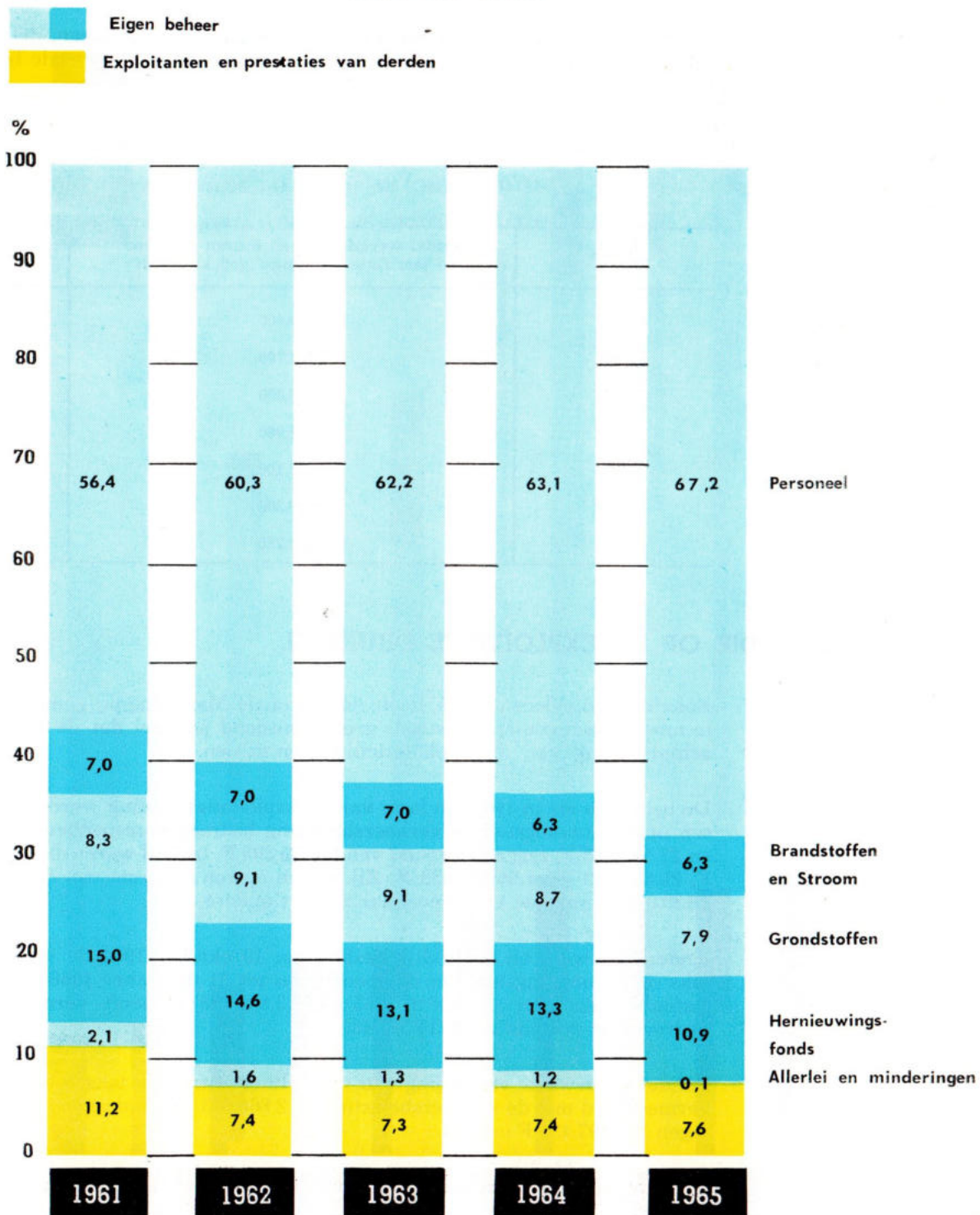


Fig. 17.

in aanmerking nemen, zal het onderzoek van het diagram fig. 17 alleen maar de voormelde vaststellingen bevestigen : 67,2 % van de exploitatieuitgaven van 1965 werden aan het personeel besteed, tegen 63,1 % in 1964, waarbij nog slechts 32,8 % overblijft om al de andere lasten te dekken.

Het zal dan ook niemand verwonderen dat het aantal werkdagen, die door de jaarlijkse exploitatieontvangst gedekt kunnen worden, zijn afnemende beweging heeft vervolgd.

Zulks blijkt uit onderstaande tabel V.

TABEL V.

Jaren	Aantal werkdagen van 8 uren dat door de jaarlijkse ontvangst gedekt wordt	Index (1959 = 100)
1959	3.739.400	100
1960	3.573.700	95,6
1961	3.443.800	92,1
1962	3.262.900	87,3
1963	3.033.100	81,1
1964	2.916.300	78,0
1965	2.650.250	70,9

TAKSEN DIE OP DE EXPLOITATIE DRUKKEN.

Enkele jaren geleden reeds, heeft de Nationale Maatschappij gemeend de aandacht te moeten vestigen op het steeds groter wordend aandeel dat de belastingen in de achteruitgang van de exploitatieuitslagen nemen.

De bedragen die in 1965 ten laste van de exploitatierekening werden gelegd als taksen op de ontvangsten en verkeersbelasting bedroegen respectievelijk 71.442.577 F en 27.593.328 F, zegge een totaal van 99.035.305 F. In 1964 waren die cijfers 70.070.061 F, 26.835.869 F en 96.905.930 F. Zij wijzen op een aangroei van de belastingen met 2.129.975 F van het ene dienstjaar tot het andere.

Anderdeels werd bij koninklijk besluit van 19 oktober 1964 de vrijstelling van de taks op de ontvangsten van de spoorlijnen tot 31 december 1966 verlengd, wat de lasten van die activiteitstak in 1965 met 13.830.698 F heeft verminderd. In 1964 bedroeg die vermindering 14.591.450 F.

Zonder de bewuste verlenging van vrijstelling zouden de taksen op de ontvangsten, vermeerderd met de verkeersbelasting, 112.866.603 F bedragen hebben in 1965, tegen 111.497.420 F in 1964.

Het diagram fig. 18 geeft een beeld van de evolutie van die lasten tijdens de laatste 10 jaar.

TAKSEN OP DE ONTVANGSTEN EN VERKEERSBELASTING

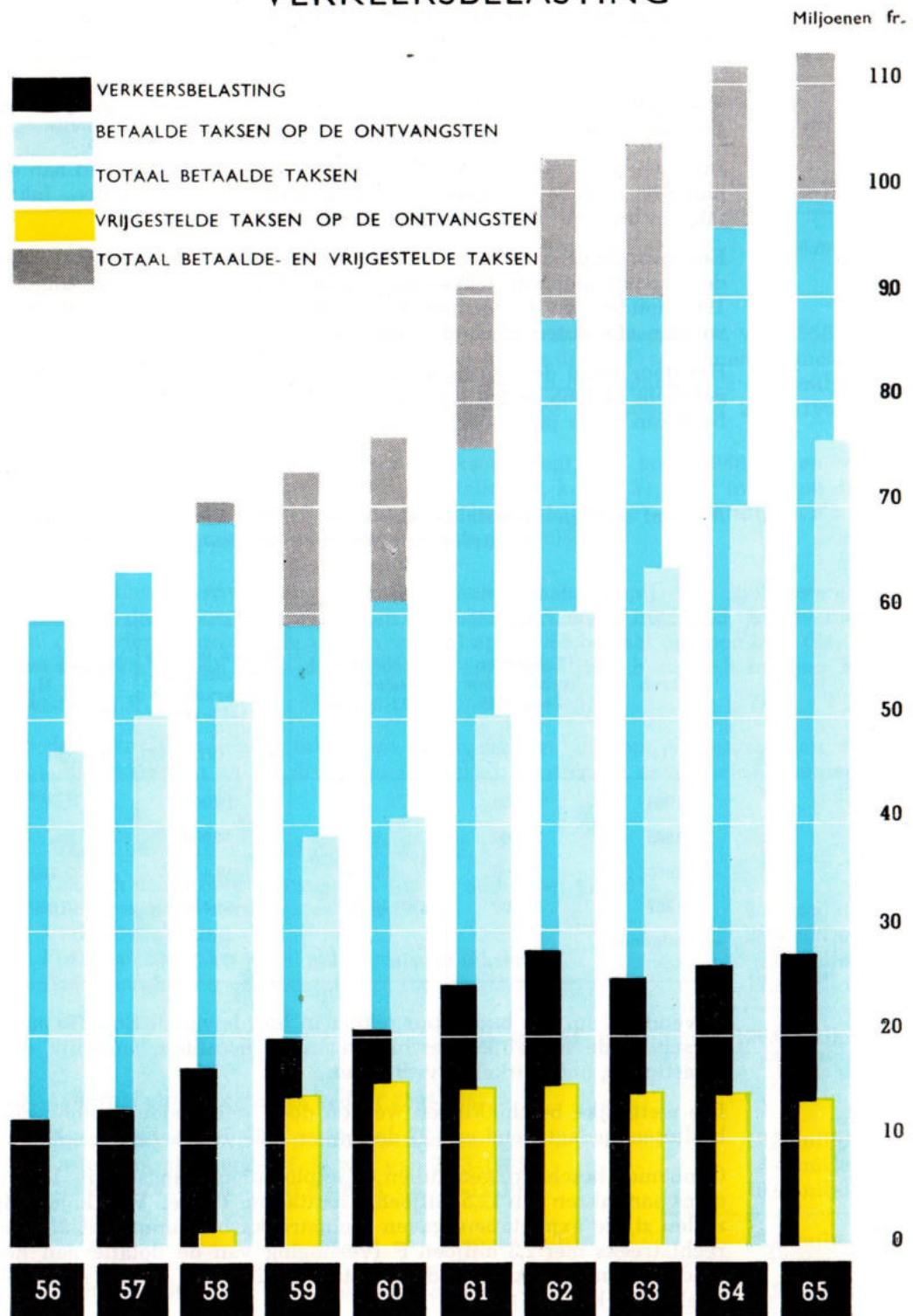


Fig. 18.

Er dient nochtans opgemerkt te worden dat andere belastingen dan deze die hiervoor werden aangehaald eveneens op de exploitatierekening drukken.

Verskillende onrechtstreekse belastingen, zoals sommige forfaitaire overdrachts-taksen en accijnsrechten, wegen op de kostprijs van zekere grondstoffen die voor de behoeften van de dienst worden gebruikt : brandstoffen, smeermiddelen, textiel, enz...

Voor 1964 mochten die forfaitaire taksen en accijnsrechten op zowat 18 miljoen F geschat worden.

Intussen heeft een wet van 22 maart 1965 een einde gesteld aan de vrijstelling die namelijk de N.M.V.B. genoot op het gebied van overdrachts-, faktuur- en weelde-taks, evenals van de taks op de aannemingscontracten.

Een overgangsbeschikking, die in die wet werd ingeschreven, voorzag echter dat de vrijstellingen van toepassing zouden blijven op de leveringen die na 23 april 1965 zouden worden gedaan in uitvoering van contracten die vóór 24 april 1965 werden afgesloten of als dusdanig beschouwd.

Hierdoor werd de voormelde last van circa 18 miljoen F in 1964 op 24 miljoen F gebracht in 1965, en zal tot 48,4 miljoen F stijgen in 1966, om 64,4 miljoen F te bereiken in de jaren 1967 en volgende (zie kolom (4) van onderstaande tabel VI).

TABEL VI.

Met het zegel gelijkgestelde taksen en accijnsrechten die rechtstreeks of onrechtstreeks op de exploitatieuitgaven drukken.

In duizend F.

Jaren	Taksen en rechten vóór 24-4-1965	Nieuwe lasten wet 22-3-1965	Lasten volgens beschikkingen van kracht op 31-12-1965	Nieuwe lasten K. B. 27-12-1965	Totale lasten
(1)	(2)	(3)	(4) = (2) + (3)	(5)	(6) = (4) + (5)
1964	18.000	—	18.000	—	18.000
1965	18.000	6.000	24.000	—	24.000
1966	18.000	30.440	48.440	37.760	86.200
1967	18.000	46.410	64.410	40.000	104.410
en volgende					

Bovendien, om een budgettair tekort in hoofde van de Staat te voorkomen, kwamen verschillende wettelijke beschikkingen de fiscaliteit, namelijk de onrechtstreekse belastingen, nog merkkelijk verzwaren.

Die wettelijke beschikkingen werden door verscheidene koninklijke uitvoeringsbesluiten, gedagtekend van 27 december 1965, bekrachtigd.

Genoemde beschikkingen zullen de exploitatieontvangsten in 1966 met een supplement aan taksen van 12,5 miljoen F aantasten (Tabel VII, kolom 4). Daarenboven zullen zij de exploitatieuitgaven rechtstreeks bezwaren met 35,4 miljoen F en onrechtstreeks met 2,3 miljoen F (verhoging van de dotatie aan het hernieuwingsfonds wegens de taksen op de investeringsuitgaven), zegge in totaal 37,7 miljoen F (Tabel VI, kolom 5).

TABEL VII.

Taks op de ontvangsten.

In franken.

Vermoedelijke ontvangsten van de autobusdiensten in 1966 (1)	Taks onder het regime van vóór 31-12-1965 $(2) = (1) \times \frac{6}{106}$	Taks van 1-1-1966 af $(3) = (1) \times \frac{7}{107}$	Verzwaring van de taks $(4) = (3) - (2)$
1.413.000.000	79.981.100	92.439.300	12.458.200

Het verschil tussen het peil van de reeds ontoereikende ontvangsten van 1966 en de uitgaven van hetzelfde jaar zal dus nog met 12,5 miljoen F toenemen (punctie van de ontvangsten) + 37,7 miljoen F (verzwaring van de uitgaven) = 50,2 miljoen F nieuwe lasten ingevolge de voornoemde koninklijke besluiten van 27-12-1965.

Zo men bij dit bedrag de 30,4 miljoen F taksen voegt, die voor 1966 zullen voortvloeien uit de wet van 22 maart 1965 (zie tabel VI, kolom 3), stelt men vast dat de fiscale last die sedert 24 april 1965 is ontstaan 50,2 miljoen F + 30,4 miljoen F = 80,6 miljoen F zal bedragen voor het voornoemde jaar 1966.

Bij het volledig verdwijnen voor de Nationale Maatschappij van het overgangsregime dat door voornoemde wet van 22 maart 1965 werd ingesteld, zal de nieuwe last die sedert voornoemde datum van 24 april 1965 bestaat oplopen tot : (64,4 miljoen F — 18 miljoen F) + 40 miljoen F + 12,5 miljoen F = 98,9 miljoen F per jaar.

Op dat ogenblik zullen de taksen en accijsrechten, die op de ontvangsten en de exploitatieuitgaven zullen drukken, jaarlijks ongeveer de navermelde sommen bedragen :

a) *Taksen en rechten geïnd vóór 25-4-1965.*

Taks op de autobusontvangsten (op de oude voet van 6 % op de geschatte ontvangsten van 1966)	80,0 miljoen F
Verkeersbelasting	28,0 miljoen F
Forfaitaire met het zegel gelijkgestelde taksen	0,6 miljoen F
Accijsrechten op brandstof	17,4 miljoen F
Totaal van a)	<u>126,0 miljoen F</u>

b) *Aangroei van belastingen sedert 25-4-1965.*

Bijkomende taks op de autobusontvangsten	12,5 miljoen F
Lasten voortkomend uit de wet van 22-3-1965	46,4 miljoen F
Lasten voortvloeiend uit de K.B. dd. 27-12-1965	40,0 miljoen F
Totaal van b)	<u>98,9 miljoen F</u>
Algemeen totaal der taksen en rechten (a + b)	<u>224,9 miljoen F</u>

Het is niet gewaagd te beweren dat dergelijke fiscale punctie, toegepast op een onderneming die wegens de aard van haar activiteit reeds zoveel moeilijkheden ondervindt om zich aan de tegenwoordige economische en sociale omstandigheden aan te passen, zeer dringend een snel en efficiënt correctief noodzakelijk maakt.

STRUCTUUR VAN HET NET.

Zoals de vorige jaren werden tijdens het verlopen dienstjaar aan de structuur van het net verschillende wijzigingen aangebracht.

Hieruit volgt dat het net, op 31 december 1965, samengesteld was uit navermelde spoorlijnen en autobusdiensten.

Spoornet.

Elektrische spoorlijnen.

Lijnen uitsluitend voor het reizigersverkeer opengesteld	546 km 441
Lijnen uitsluitend voor het goederenverkeer opengesteld	—
Lijnen die voor alle verkeer zijn opengesteld	13 km 187
Totaal	<u>559 km 628</u>

Niet geëlektrificeerde spoorlijnen.

Lijnen uitsluitend voor het reizigersverkeer opengesteld	3 km 700
Lijnen uitsluitend voor het goederenverkeer opengesteld	19 km 102
Lijnen die voor alle verkeer zijn opengesteld	—
Totaal	<u>22 km 802</u>

Totale lengte van het spoornet	<u>582 km 430</u>
--	-------------------

Van die 582 km 430 stonden de 5 km 600 verpachte lijnen (1 km 900 elektrische en 3 km 700 niet elektrische lijnen) alleen voor het reizigersverkeer open.

Al de lijnen hebben een spoorwijdte van 1 m, behalve 4 km 135 lijnen die voorbehouden zijn aan het goederenvervoer en die 1,435 m spoorwijdte hebben, en 7 km 642 lijnen die eveneens uitsluitend voor dit vervoer dienen en 4 rails hebben (spoorwijdte 1 m en 1,435 m).

Hierna volgt een opgave van die lijnen :

Lijnen met 1,435 m spoorwijdte :

Verbindingssporen te Merksem	<u>4 km 135</u>
--	-----------------

Lijnen met vier rails :

Mol (N. M. B. S.) — Mol (Donk)	3 km 987
Verbindingssporen te Baudour	3 km 655
	<u>7 km 642</u>

Tijdens het afgelopen dienstjaar werden dus 10 km elektrische spoorlijnen door autobusdiensten vervangen.

In feite zouden de op een groot deel van de buurtspoorlijnen geregistreerde resultaten het stopzetten van het vervoer, de opbreking van de vaste installaties en de bediening van de cliënteel door wegdiensten rechtvaardigen.

Herhaalde malen reeds hebben wij erop gewezen dat het behoud van een spoorlijn een dicht verkeer onderstelt, dat aldus een toereikende ontvangst oplevert om het hoofd te bieden, zo aan de variabele uitgaven van het vervoer zelf als aan de vaste lasten voortvloeiend uit het onderhoud en de hernieuwing van de installaties : spoorlijnen, luchtlijnen, tractieonderstations, feeders, enz...

Welnu, de verkeersdensiteit van het merendeel der lijnen vermindert geleidelijk onder de samengevoegde invloed van de vermenigvuldiging der speciale autobUSDiensten voor werklieden en scholieren, de uitbreiding van de individuele vervoermiddelen en het ontstaan van nieuwe belangencentra (fabrieken, scholen, woonwijken), die de verkeersstromingen wijzigen.

Om die reden zou een gedeelte van het spoornet de plaats moeten ruimen voor de autobus, verkeersmiddel dat minder lopende uitgaven vergt, niettegenstaande de taks op de ontvangsten en de verkeersbelasting, die op de exploitatie drukken, en een snellere afschrijving van het rollend materieel.

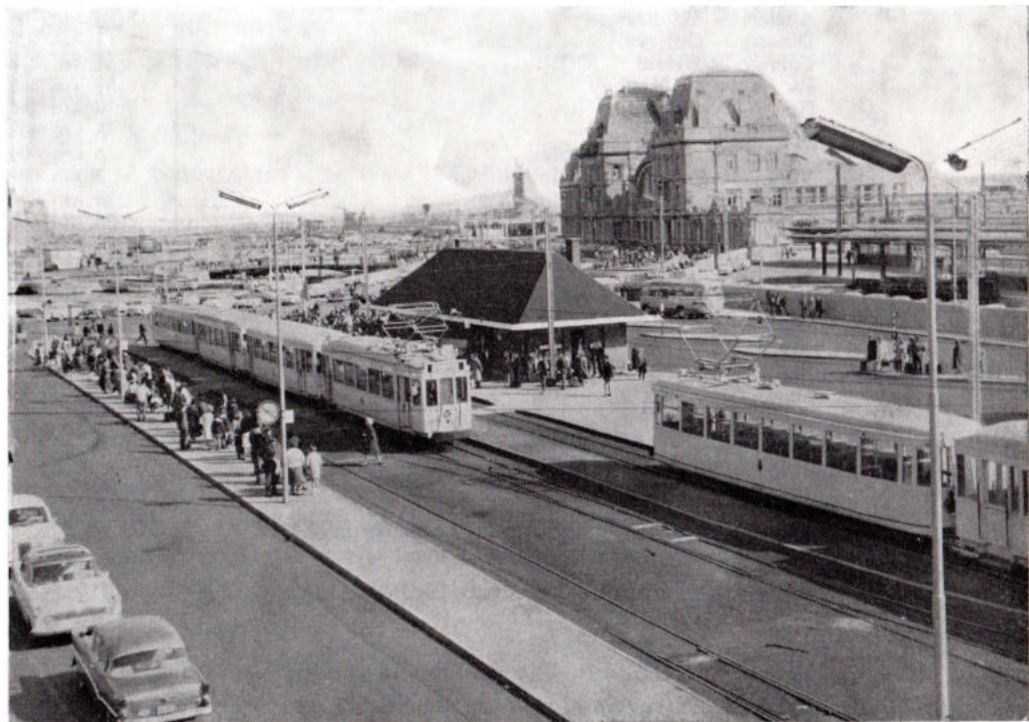


Fig. 19. Buurtspoorwegstation Oostende-Zeehaven

Autobusnet.

In 1965 werden 343 km nieuwe autobUSDiensten voor het verkeer opengesteld, hetzij in gehele of gedeeltelijke vervanging van het spoorverkeer, hetzij als toevoeging aan of in uitbreiding van bestaande wegdiensten.

De lijst van die diensten (de 51 km verschillende kleine wijzigingen en varianten aan de bestaande diensten niet inbegrepen) wordt hierna in tabel VIII gegeven :

TABEL VIII.

Lijst van de openbare autobusdiensten en belangrijke uitbreidingen die in 1965 in bedrijf werden gesteld.

Lijn	Lengte	Datum van in- bedrijfstelling
As — Opglabbeek — Opoeteren	10 km 117	1-1-1965
Eghezée — Noville-sur-Méhaigne	5 km 632	17-1-1965
Jumet — Gosselies	10 km 089	22-1-1965
Mont-sur-Marchienne — Marbaix-la-Tour	9 km 019	21-4-1965
Beerzel — Itegem	7 km 850	30-5-1965
Massemen — Gent	15 km 819	30-5-1965
Belzele — Evergem — Doornzele	9 km 152	30-5-1965
Brugge — Zeebrugge	14 km 548	30-5-1965
Bree — Peer	15 km 415	30-5-1965
Paliseul — Bertrix	12 km 203	30-5-1965
Aarlen — Wolkrange	6 km 730	30-5-1965
Dinant — Onhaye	11 km 023	30-5-1965
Corroy-le-Grand — Ottignies	6 km 318	2-6-1965
La Roche — Manhay	34 km 809	1-7-1965
Goé — Verviers	8 km 200	19-7-1965
Kortesse — Genk	28 km 409	2-8-1965
Piétrebais — Grez-Doiceau	5 km 000	25-8-1965
Ville-sur-Haine — Rœulx	7 km 096	1-9-1965
Moeskroen — Ploegsteert	38 km 296	13-9-1965
Geel — Diest	36 km 150	20-9-1965
Totaal	291 km 875	

Ingevolge die verschillende initiatieven had het autobusnet een totale uitgestrektheid van 12.369 km 542, onderverdeeld als volgt :

Vervangingsautobusdiensten (regime 1931)	11.139 km 517
Toevoegingsautobusdiensten (regime 1924)	1.230 km 025

Van die 12.369 km 542 autobusdiensten zijn er 1.369 km 339 verpacht, namelijk 787 km 338 vervangingsdiensten en 582 km 001 toevoegingsdiensten. Er worden 810 km 363 diensten geëxploiteerd onder een gemengd regime, daar zekere ritten uitgevoerd worden door voertuigen van de N.M.V.B. en andere door autobussen van private exploitanten.

De totale lengte van de OPENBARE vervoerdiensten der N.M.V.B. (spoorlijnen en autobusdiensten) in exploitatie (de 854 km seizoenendiensten niet inbegrepen) bedroeg dus, op 31 december 1965, 12.951 km 972.

Vermelden we hier de inbedrijfstelling, op 30-5-1965, van een nieuwe internationale openbare dienst Turnhout — Weelde — Baarle-Hertog — Breda, die in gemeenschap met de Nederlandse Maatschappij B.B.A. geëxploiteerd wordt.

Die nieuwe rechtstreekse verbinding zal ertoe bijdragen de grensverplaatsingen van regionaal belang te bevorderen, tot de ontwikkeling waarvan de Nationale Maatschappij, zodra ze daartoe de mogelijkheid ziet, het hare wil bijdragen. Wij geven hierna de lijst van de internationale openbare diensten voor dewelke de Nationale Maatschappij op Belgisch grondgebied machtiging heeft ontvangen en die op 31-12-1965 hetzij in eigen beheer, hetzij bij verpachting worden geëxploiteerd.

a) *In eigen beheer geëxploiteerde diensten :*

- Turnhout — Arendonk — Eindhoven ;
- Antwerpen — Putte — Bergen-op-Zoom ;
- Turnhout — Weelde — Baarle-Hertog — Breda ;
- Doornik — Hertain — Baisieux ;
- Doornik — Templeuve — Toufflers ;
- Doornik — Kortrijk met uitbreiding naar Toufflers ;
- Bergen — Maubeuge ;
- Chimay — Mariembourg — Olloy — Treignes — Vireux-Molhain ;
- Herstal — Maastricht ;
- Eupen — Alken ;
- Genk — Smeermaas (grens) — Maastricht ;
- Glaaien — Kanne (grens) — Maastricht, met uitbreidingen Glaaien — Tongeren en Bitsingen — Wezet.

b) *Door pachters geëxploiteerde diensten :*

- Turnhout — Poppel (grens) — Tilburg (met variante te Ravels en uitbreiding Weelde-Dorp) ;
- Ieper — Le Bizet — Armentières (met uitbreiding naar Waasten) ;
- Westkapelle — Sluis ;
- De Panne — Adinkerke — Duinkerken ;
- Florenville — Franse grens naar Carignan ;
- Bouillon — Franse grens naar Sedan ;
- Kalmis — Alken ;
- Lanaken (Tournebride) — Maastricht ;
- Vroenhoven (Marres) — Maastricht.

Wat betreft de SPECIALE diensten, t.t.z. de autobusdiensten ingericht ten behoeve van welbepaalde categorieën reizigers, inzonderheid werklieden en scholieren, hun aantal steeg met 530 eenheden voor het ganse land en hun lengte nam toe met 8.579 km in vergelijking met het vorige dienstjaar.

De speciale VERPACHTE diensten tellen 268 eenheden meer en een verhoging van 5.263 km werd geregistreerd in de lengte van de bediende reisinwegen.

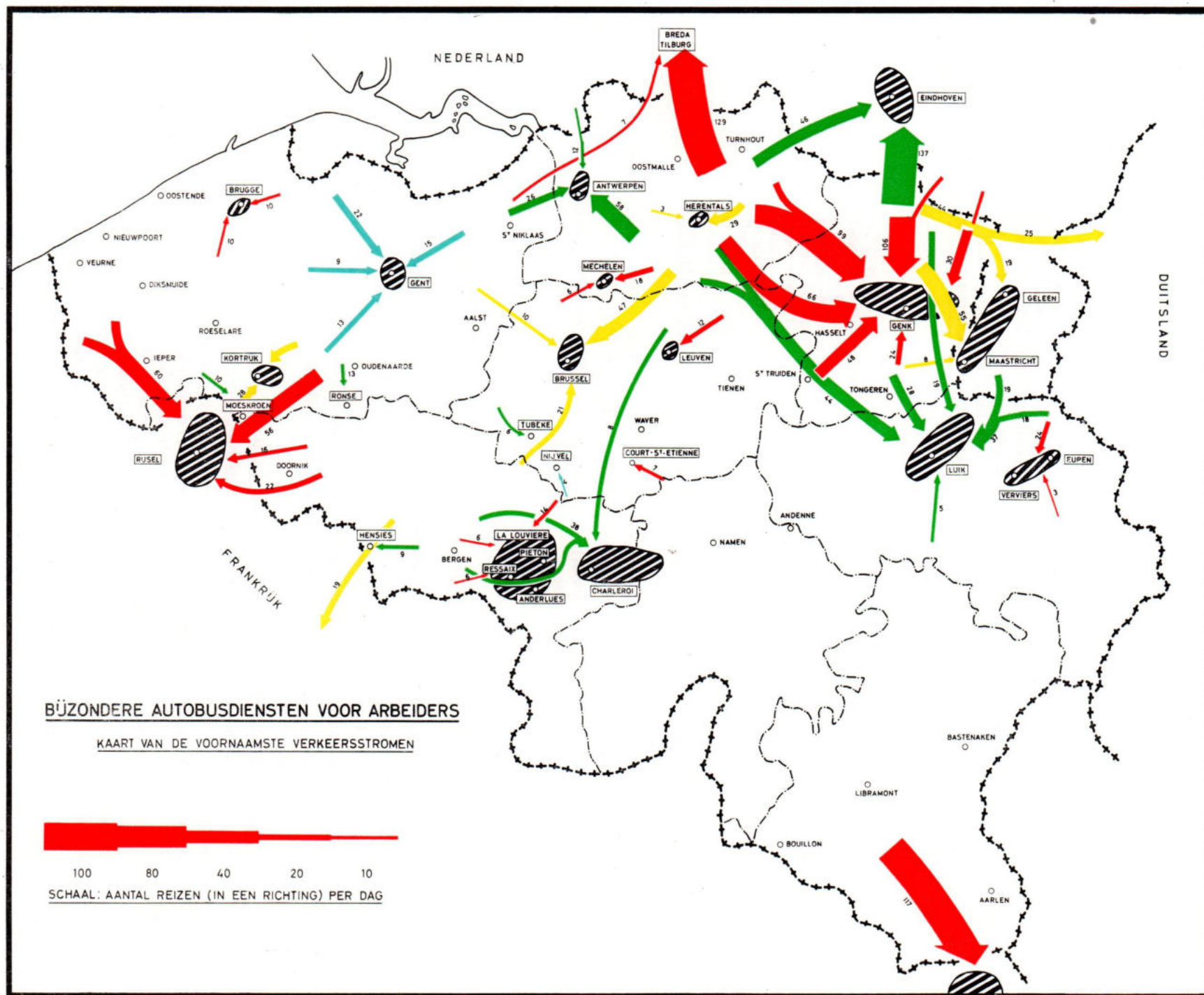


Fig. 20.

Wij noteren eveneens een aangroei van het aantal (+ 262) en van de kilometerlengte (+ 3.316 km nieuwe reizen) van de IN EIGEN BEHEER geëxploiteerde speciale diensten.

In vele gevallen werden de nieuwe speciale diensten ingericht ten behoeve van de scholieren. Hierna geven wij de evolutie ervan tijdens de jongste negen jaren.

TABEL IX.

School-jaren	Dagelijkse afhalingsdiensten		Diensten naar de zweminrichtingen	
	Aantal	Lengte van de reizen (km)	Aantal	Lengte van de reizen (km)
1957-1958	109	1.486	22	200
1958-1959	145	2.128	31	294
1959-1960	174	2.872	57	425
1960-1961	244	4.484	68	430
1961-1962	319	5.202	78	575
1962-1963	368	6.249	105	762
1963-1964	442	8.317	144	1.212
1964-1965	542	10.632	172	1.282
1965-1966	644	13.885	208	1.613

Sedert onze laatste gedetailleerde commentaar over de ontwikkeling van de speciale autobusdiensten voor werkliden zijn er vijf jaar verlopen. Derhalve schijnt het ogenblik gekomen om opnieuw de toestand even onder ogen te nemen.

De kaart fig. 20 geeft schematisch de bijzonderste verkeersstromingen aan over het ganse land. Ze omvat de speciale diensten voor dewelke zo aan de N.M.B.S. als aan de N.M.V.B. machtiging werd verleend. De breedte van de pijlen staat in verhouding tot het aantal autobustrajecten naar de verschillende industriële centra en het gemiddelde aantal vervoerde werkliden mag op een veertigtal per traject worden geschat.

De kaart maakt geen melding van de 238 speciale diensten naar de bouwerven, 't is te zeggen, de diensten die de verplaatsing van kleine gespecialiseerde ploegen van een werf naar een andere verzekeren volgens de behoeften van die nijverheidstak. Dit soort vervoer was voor vijf jaar zeldzaam. Het nam een grote uitbreiding ingevolge, eensdeels, het verbod personeel met de vrachtwagens van de aannemers te vervoeren (tenzij aanpassing van de voertuigen) en, anderdeels, de grote bedrijvigheid die in de bouwsector heerst.

Tabel X geeft het aantal dagelijkse trajecten aan van de speciale autobussen voor de jaren 1955, 1960 en 1965. Zij is onderverdeeld in twee categorieën : de speciale diensten binnen het land (die van de bouwsector niet inbegrepen) en de speciale internationale diensten.

TABEL X.

Aantal dagelijkse autobustrajecten per bestemming.

	1955	1960	1965
1. Speciale binnenlandse diensten (die van de bouwsector niet inbegrepen) :			
Antwerpen	5	20	96
Mechelen	—	—	24
Herentals — Mol	10	5	32
Gent	57	55	59
Ronse	3	3	13
Brugge	—	—	20
Kortrijk — Zwevegem	18	31	55
Nijverheidsbekken van Henegouwen	74	31	22
Idem — Binnenvervoer	13	16	59
Moeskroen	2	5	10
Nijverheidsbekken van Luik	191	164	133
Verviers — Eupen	—	—	27
Nijverheidsbekken van de Kempen	275	306	372
Brussel — Vilvoorde	19	34	78
Leuven	3	9	12
Court-St-Etienne	8	8	7
Nijvel	—	—	4
Tubeke	—	—	6
Totalen	678	687	1.030
2. Speciale diensten naar het buitenland :			
Frankrijk : Rijsel — Roubaix	136	158	154
Noorden	—	17	19
Longwy	56	90	117
Totalen voor Frankrijk :	192	265	290
Nederland : Tilburg — Breda	20	65	136
Eindhoven	60	90	183
Hollands Limburg	9	42	82
Totalen voor Nederland :	89	197	401
Duitse Bondsrepubliek :	—	10	25
Totalen voor de Duitse Bondsrepubliek :	—	10	25
Algemene totalen voor het buitenland :	281	472	716

Terwijl het aantal speciale binnenlandse diensten van 1955 tot 1960 constant bleef, maar met een gewijzigde verdeling volgens de bestemmingen, stellen wij vast dat de activiteit van de bedoelde diensten tussen 1960 en 1965 met 50 % toenam, waarvan 18 % naar nieuw opgerichte centra of centra die vroeger nog niet door speciale diensten bediend werden.

Zonder de geboekte resultaten grondiger te willen ontleden, wat het kader van deze commentaar zou te buiten gaan, laten wij opmerken dat de vermindering van het aantal speciale diensten naar de kolenbekkens van Henegouwen en Luik aan het sluiten van sommige kolenmijnen te wijten is.

Voor de internationale diensten stellen wij eveneens een belangrijke globale stijging vast : 52 % in verhouding tot 1960.

De diensten met bestemming Frankrijk bleven ongeveer constant, behalve in de richting Longwy waar het aantal trajecten met 30 % is gestegen.

Voor de diensten naar Nederland daarentegen blijft, in de loop der jaren, het aantal ervan stijgen : van 89 diensten in 1955 klom het tot 197 in 1960 en tot 401 diensten in 1965, zegge een vermenigvuldigingscoëfficiënt van 4,5 in 10 jaar.

De diensten naar de Duitse Bondsrepubliek vermenigvuldigden zich ook : wij tellen er 25 in 1965, tegen 10 in 1960.

Het lijkt geen twijfel dat de uitbreiding die door de speciale diensten wordt genomen, zo die voorbehouden aan scholieren als deze die bestemd zijn voor het vervoer van werklieden, een steeds grotere weerslag hebben op de openbare vervoermiddelen. Zo, eensdeels, de speciale diensten deze laatste een zekere ontvangst ontnemen, kunnen zij nochtans, in wel bepaalde voorwaarden, het spitsvervoer op sommige lijnen ontlasten en de hoeveelheid in dienst te stellen materieel op de spitsuren verminderen.

Elk geval is nochtans telkens afzonderlijk te beschouwen, wat de Nationale Maatschappij ertoe noopt elke aanvraag tot inrichting van een speciale dienst met de grootste aandacht te onderzoeken, met het doel alle belangen te vrijwaren.

EVOLUTIE VAN HET VERKEER.

Goederen.

Uit hoofde van de achteruitgang van het goederenvervoer moesten of konden 9 km 065 spoorlijnen voor het verkeer gesloten worden.

Het betreft de lijn Poulseur-Sprimont, met een lengte van 7 km 900, waar het verkeer op 1 mei 1965 werd stilgelegd, en een der verbindingssporen te Baudour (Tertre N.M.B.S. — Fabrieken St-Gobin), met een lengte van 1 km 165, waar de Nationale Maatschappij op 1 augustus 1965 alle activiteit heeft stopgezet.

Die sluitingen hebben als gevolg gehad dat, tijdens het verlopen dienstjaar, 90 % van de gezamenlijke goederenontvangsten in de provincie Antwerpen geregistreerd werden. Die ontvangsten werden hoofdzakelijk opgeleverd door het vervoer van zand op de verbinding te Mol en van allerlei goederen op de buurtspoorlijnen te Merksem.

Zoals in het hoofdstuk « Exploitatie » reeds werd gezegd werden de goederentarieven in 1965 niet gewijzigd. De ontvangsten ondergingen niettemin een inkrimping van ongeveer 23 %, terwijl de afneming van het verkeer, uitgedrukt in vervoerde ton, slechts 16 % bedroeg. Vergeleken met de ton-kilometers, bedroeg de achteruitgang nochtans 20 %, daar de gemiddelde afstand van de zendingen van 4 km 141 in 1964 tot 3 km 972 in 1965 verminderde.

Uit wat voorafgaat kan men besluiten dat de strekking van het goederenverkeer op een daling blijft wijzen. Een dergelijke toestand moet noodzakelijk naar een volledig stilleggen van die activiteitstak leiden.

Reizigers.

Het net kende in 1965 opnieuw een uitbreiding ; de aangroei bedroeg 2,57 %, tegen 2,25 % in 1964.

Hetzelfde dienstjaar 1965 vertoont daarentegen een afbuiging van de stijgende curve die sedert verschillende jaren de ontwikkeling van het verkeer, uitgedrukt in afgelegde kilometers, kenmerkte. Deze laatste verminderden met 0,53 %, vergeleken bij het vorige jaar, en het aantal geboden plaatsen-kilometer met 1,21 %.

Het lijkt geen twijfel dat dit rustpunt in de expansie van de geboden diensten moet toegeschreven worden aan de steeds groter wordende wanverhouding tussen de expansiekracht van de exploitatieuitgaven en de zwakheid van het ritme van aangroei der ontvangsten. In de huidige omstandigheden laat die wanverhouding niet meer toe een zeker aantal ritten, waarvan de ontvangst bepaald ontoereikend is om de marginale kostprijs van de vervoerprestatie te dekken, te blijven verzekeren.

Wat er van die kwestie ook zij, bemerken wij (zie diagram fig. 21) dat het aantal vervoerde reizigers een achteruitgang ondergaat van 2,19 %, die gedeeltelijk te rechtvaardigen is door de staking van vijf dagen in Henegouwen en in het Naamse in het begin van het dienstjaar. Men mag nochtans niet uit het oog verliezen dat de diensten in 1964 eveneens door enkele gedeeltelijke stakingen werden gestoord.

De achteruitgang van 1965 treft al de categorieën reizigers, behalve de school-abonnees waarvan het aantal met 0,54 % toenam.

In de stijgende orde van de inkrimpingspercentages der andere categorieën reizigers komen eerst de gewone reizigers voor (1,38 %), vervolgens de gewone abonnees (2,69 %) en de weekabonnees (8,18 %).

Men zal ongetwijfeld een aanknopingspunt zien tussen de belangrijkheid van die inkrimping van het aantal weekabonnees en de vermelding van de nieuwe stijging, in 1965, van de speciale autobusdiensten voor werklieden (+ 392 diensten met een lengte van 4.995 km) waarvoor de N.M.V.B. tijdens het vermelde jaar machtiging heeft bekomen.

EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER

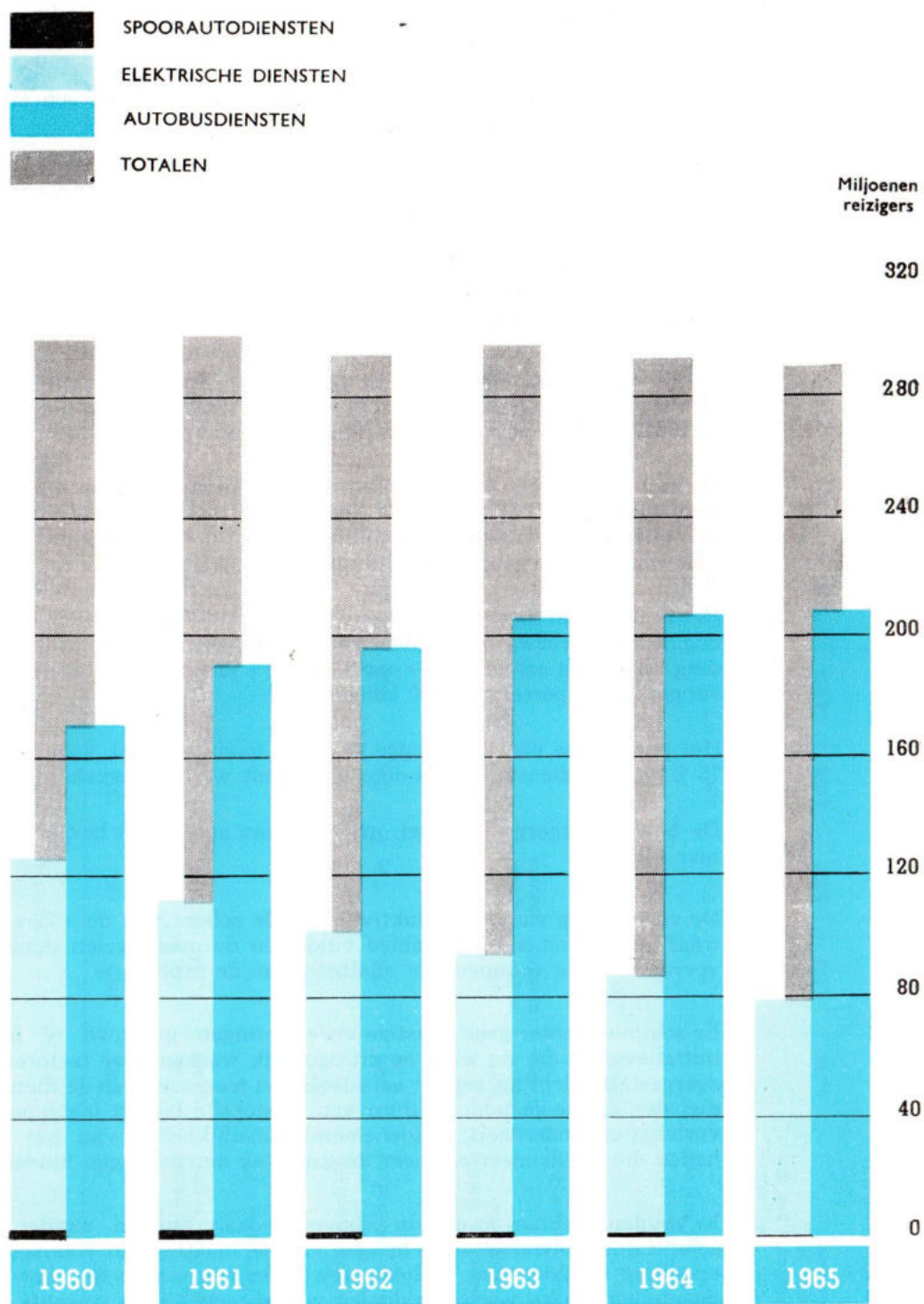


Fig. 21.

OPVOERING VAN DE PRODUKTIVITEIT.

De brutale daling van de exploitatieuitslagen zet de Nationale Maatschappij ertoe aan te doen blijken dat zij, in 1965, met onverpoosde volharding een optimaal rendement van de actiemiddelen waarover zij beschikt heeft blijven nastreven.

De meest overtuigende elementen, die deze bewering van een steeds stijgend rendement kunnen bevestigen, zijn :

- 1°) de verhouding tussen het aantal geboden plaatsen-kilometers en het aantal door het personeel van de « Beweging » gepresteerde uren ;
- 2°) het steeds toenemend verschil tussen de curve die de loonsstijging weergeeft en deze die de kostprijs, per geboden plaats-kilometer, betreffende het personeel van de « Beweging » vertolkt.

Uit de cijfers van tabel XI blijkt dat in 1965 voor elk door een agent van de « Beweging » gepresteerd uur 1.136 plaatsen-kilometers geboden werden, tegen 1.118 in 1964, wat een opvoering van de produktiviteit met circa 1,61 % bewijst.

Zo men eerder het element « waarde » in aanmerking neemt, constateren wij een verhoging met 11,33 % van de gemiddelde rechtstreekse en onrechtstreekse uurbezoldiging van de arbeidskrachten, terwijl de kostprijs van het personeel van de « Beweging » per geboden plaats-kilometer slechts met 9,57 % werd verhoogd.

Het is zeker dat de verbeteringen die in de huidige omstandigheden op dit gebied nog kunnen verwacht worden geleidelijk verminderen naar gelang de verhouding tussen het aantal uren « one-man-car » en uren « geleiders, chauffeurs en ontvangers » het percentage 100 benadert.

Het percentage van 1965, zegge 60,93 %, toont aan dat voor het kwestieuze jaar 75 % van de diensten reeds door één agent werden verzekerd.

De bewegingsmarge voor het opzoeken van aanstaande besparingen wordt derhalve zeer klein.

De verbetering van de produktiviteit in de schoot van de « Beweging » zou weliswaar een bijkomend actiegebied vinden in de maatregelen strekkende tot het opvoeren van de commerciële snelheid van de exploitatie.

Er schijnen echter geen ernstige verwachtingen gebouwd te mogen worden op initiatieven in die zin want op dit ogenblik werken twee factoren precies in tegenovergestelde richting, zegge : eensdeels, het toenemen van de diensten met één agent, diensten die de gemiddelde duur van de stoptijd bij het instappen van de reizigers verlengt en, anderdeels, de toenemende moeilijkheden van het verkeer, moeilijkheden die steeds meer en meer de gang van de voertuigen hinderen.

Er zouden nochtans in die zin proeven gedaan kunnen worden ; hun wellukken schijnt dus grotendeels af te hangen van de maatregelen waartoe intussen door de openbare machten zou besloten geworden zijn om op de reiswegen van onze gemeenschappelijke vervoermiddelen zoveel mogelijk de wegenis vrij te maken.

TABEL XI.

Opvoering van de produktiviteit tijdens de jongste veertien jaren.

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Geboden plaatsen-km (in miljoenen) (verpachte diensten niet inbegrepen).	6.850	6.864	7.153	7.718	8.541	8.894	9.265	9.286	9.685	9.730	10.151	10.523	10.717	10.614
Door de «Beweging» ge-presteerde uren (in duizenden)	10.064	9.638	9.619	9.574	9.951	10.039	10.215	9.893	9.650	9.627	9.918	9.770	9.587	9.346
Aantal geboden plaatsen-km per gepestreerd uur «Beweging» (in eenheden)	681	712	744	806	858	886	907	939	1.004	1.011	1.024	1.077	1.118	1.136
Verhouding tussen het aantal uren «one man car» en uren «Geleiders, chauffeurs en ontvangers»	niet opge-nomen	niet opge-nomen	niet opge-nomen	17,02 %	22,57 %	25,19 %	29,95 %	34,30 %	38,89 %	43,71 %	48,48 %	52,58 %	57,53 %	60,93 %
Kostprijs van een werke-lijke dagprestatie van 8 uren — in franken	290,96	295,00	304,55	315,76	338,80	380,09	398,75	414,33	444,40	457,73	489,59	543,06	598,29	666,09
— betrekkelijk verschil in verhouding tot het vo-rige jaar	—	+ 1,39%	+ 3,24%	+ 3,68%	+ 7,30 %	+ 12,19 %	+ 4,91 %	+ 3,91 %	+ 7,26 %	+ 3,00 %	+ 6,96 %	+ 10,92 %	+ 10,17 %	+ 11,33 %
Kostprijs van het perso-neel «Beweging» per ge-boden plaats-km — in centiemen	5,344	5,178	5,120	4,896	4,934	5,363	5,495	5,518	5,534	5,661	5,979	6,302	6,691	7,331
— betrekkelijk verschil in verhouding tot het vo-rige jaar	—	— 3,11%	— 1,12%	— 4,38%	+ 0,78 %	+ 8,69 %	+ 2,46 %	+ 0,42 %	+ 0,29 %	+ 2,29 %	+ 5,62 %	+ 5,40 %	+ 6,17 %	+ 9,57 %

Ter gelegenheid van het uitgeven van het verslag over het vorige dienstjaar, hebben wij het nuttig geacht onze opinie over de opvoering van de produktiviteit bij de Nationale Maatschappij door nieuwe elementen te staven.

Met dit doel hebben wij de nadruk gelegd op de toegevoegde waarde aan de door de Nationale Maatschappij tijdens haar activiteit in het werk gestelde goederen en diensten.

Herinneren wij eraan, dat die toegevoegde waarde, of althans deze die gekend is onder de benaming « netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen », kan bepaald worden als zijnde het verschil tussen :

- a) *de massa der geproduceerde goederen en diensten*, 't is te zeggen de gezamenlijke ontvangsten van allerlei aard, vermeerderd met de immobilisatiewerken voor eigen rekening en met de voortgebrachte maar niet verbruikte produkten, en
- b) *de massa der verbruikte goederen en diensten* met het oog op die produktie, massa bij dewelke men de door de onderneming betaalde *onrechtstreekse belastingen* voegt alsmede de *afschrijvingen* die in rekening worden gebracht.

Dat verschil, dat de bijdrage van de onderneming aan 's lands economie vertegenwoordigt, geeft uiteindelijk het beschikbaar geworden bedrag voor het remunereren :

- 1) van het personeel ;
- 2) van de onderneming zelf (uitgereikte en gereserveerde winsten) ;
- 3) van de Staat (rechtstreekse belastingen op die winsten van de onderneming).

Laten we opmerken dat de bezoldiging van het personeel de eigenlijke lonen en wedden van het personeel in dienst omvat, evenals de sociale lasten, zo wettelijke als conventionele, die de onderneming ten laste vallen. De toelagen aan de oud-arbeiders en aan hun rechthebbenden worden eveneens onder die sociale lasten gerangschikt.

Tabel XII hierna geeft onder gecondenseerde vorm voor de jaren 1960 tot 1965, de factoren weer die, wat de N.M.V.B. betreft, begrepen zijn in de bepaling « netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen ».

Uit die tabel blijkt dat zo de produktie van goederen en diensten in 1965 slechts met 13,76 % is gestegen, vergeleken met 1960, de toegevoegde waarde daarentegen tijdens dezelfde periode met 33,37 % is toegenomen.

Men mag eruit afleiden dat de Nationale Maatschappij, om haar zakencijfer van 1965 te bereiken, in mindere mate dan in 1960 haar toevlucht heeft genomen tot factoren die aan haar onderneming vreemd zijn. Inderdaad konden de inbrengsten van buiten uit, die in 1960 nog 43,93 % van het bedrag der geregistreerde produktie bedroegen, in 1965 tot 34,27 % verminderd worden.

Nochtans moet de toegenomen vermindering van 1965 integraal toegeschreven worden aan een gevoelige inkrimping van de afschrijvingen, vermits men gedurende hetzelfde jaar een nieuwe expansie van de fiscale last waarneemt en een lichte stijging van de waarde der verbruikte goederen en diensten (zie hieromtrent de rubriek « Financiële uitkomsten van 1965 » hiervoren, namelijk het diagram fig. 16).

TABEL XII.

Bepaling van de netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen.

	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Productie van goederen en diensten						
— waarde in duizenden F (A)	1.774.724	1.756.361	1.779.815	1.848.475	1.977.226	2.018.997
— schommelingen in verhouding tot 1960 . . .	—	— 1,33 %	+ 0,29 %	+ 4,16 %	+ 11,41 %	+ 13,76 %
Af te trekken :						
Verbruik van goederen en diensten (afschrijvingen en onrechtstreekse belastingen inbegrepen).						
— waarde in duizenden F (B)	779.592	706.887	674.888	657.949	710.696	691.810
— schommelingen in verhouding tot 1960 . . .	—	— 9,33 %	— 13,43 %	— 15,60 %	— 8,84 %	— 11,26 %
— % in verhouding tot de productie	43,93 %	40,25 %	37,92 %	35,59 %	35,94 %	34,27 %
Verschil :						
Netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen.						
— in duizenden F = (A) — (B)	995.132	1.049.474	1.104.927	1.190.526	1.266.530	1.327.187
— schommelingen in verhouding tot 1960 . . .	—	+ 5,46 %	+ 11,03 %	+ 19,63 %	+ 27,27 %	+ 33,37 %
— % in verhouding tot de productie	56,07 %	59,75 %	62,08 %	64,41 %	64,06 %	65,73 %

Wat er van die compensaties ook zij, verhoogt de relatieve vermindering die eruit voortvloeit, wat de inbrengsten van buiten uit betreft, de bijdrage van de N.M.V.B. in de nationale opbrengst.

De tabel XIII hierna wil laten uitschijnen wie het steeds groter wordend verschil ten goede komt tussen de gezamenlijke inkomsten van de Nationale Maatschappij en het bedrag van buiten de onderneming verworven goederen en diensten. In

andere woorden, ze wil aantonen in welke mate de bijdrage van de N.M.V.B. aan 's lands economie werd verdeeld onder het personeel, de onderneming en de fiscus.

TABEL XIII.

Verdeling van de toegevoegde waarde.

	1960	1961	1962	1963	1964	1965
In waarde (duizenden F) :						
— personeel	932.568	956.068	1.037.354	1.128.511	1.221.412	1.317.354
— onderneming (winsten en provisies voor uitgestelde uitgaven) . .	62.544	92.680	64.263	61.364	44.893	9.833
— fiscus (inkomstenbelasting)	20	726	3.310	651	225	—
Totalen	995.132	1.049.474	1.104.927	1.190.526	1.266.530	1.327.187
In percentage :						
— personeel	93,71 %	91,10 %	93,88 %	94,79 %	96,44 %	99,26 %
— onderneming	6,28 %	8,83 %	5,82 %	5,16 %	3,54 %	0,74 %
— fiscus (inkomstenbelasting)	0,01 %	0,07 %	0,30 %	0,05 %	0,02 %	—
Schommelingen in verhouding tot 1960 :						
— personeel	—	+ 2,52 %	+ 11,24 %	+ 21,01 %	+ 30,97 %	+ 41,26 %
— onderneming	—	+ 48,13 %	+ 2,75 %	— 1,89 %	— 28,22 %	— 84,28 %

Zoals uit de tabel XIII blijkt werd het grootste deel van de toegevoegde waarde aan het personeel toegekend (in 1965 : 99,29 %). In absolute waarde uitgedrukt heeft dit aandeel sedert 1960 niet opgehouden te stijgen. In 1965 benadert het zelfs de totaliteit van de toegevoegde waarde.

De bezoldiging van het personeel is inderdaad in zes jaar met ongeveer 385 miljoen F toegenomen, zegge met 41,26 % in verhouding tot 1960.

Die verhoging was veel aanzienlijker dan het stijgende ritme van de produktie, die tijdens dezelfde periode met slechts 244 miljoen F is toegenomen.

Het aandeel van de onderneming (die zich met de openbare besturen-aandeelhouders vereenzelvigt), dat van 1960 tot 1964 reeds zeer klein was, is zo laag gevallen dat de onderneming in 1965 nog slechts 0,74 % van de gezamenlijke toegevoegde waarde geniet.

Zo de Staat, als inner van de belasting op de winsten en op de gereserveerde inkomsten van de Maatschappij, in 1965 zelfs van elke deelname in de verdeling ver-

stoken blijft, betaamt het nochtans er voor zover als nodig aan te herinneren dat krachtens de te volgen regels voor het vaststellen van de verschillende door de doctrine in aanmerking genomen soorten toegevoegde waarden, de *onrechtstreekse belastingen* (taks op de autobusontvangsten, verkeersbelasting, taks op de verpachtingscontracten en andere met het zegel gelijkgestelde taksen, accijsrechten, enz...), niet meer voorkomen in de «netto-toegevoegde waarde» wanneer deze is opgemaakt tegen *factorprijzen*. Bij het bepalen van die «netto-toegevoegde waarde tegen *marktprijzen*» neemt men inderdaad de «netto-toegevoegde waarde tegen *marktprijzen*» in aanmerking en men trekt er de onrechtstreekse belastingen af (cfr. de bepaling voorkomend op blz. 88). Welke ook, op het einde van een maatschappelijk dienstjaar, de door de Nationale Maatschappij geboekte resultaten wezen, die onrechtstreekse belastingen blijven dus de Staat verworven.

Het is nochtans onbetwistbaar, dat de winsten die door de opvoering van de produktiviteit werden bekomen tot nog toe in de eerste plaats en bijna uitsluitend aan het personeel zijn ten goede gekomen.

Die vaststelling wordt ten volle bevestigd door de cijfers van onderstaande tabel XIV.

TABEL XIV.

Kostprijs per agent

	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Effectief in eenheden (maandelijks gemiddelde)	8.155	8.016	8.038	7.965	7.792	7.666
Jaarlijkse kostprijs per hoofd						
— in F	114.400	119.300	129.100	141.700	156.800	171.800
— schommelingen in verhouding tot 1960 . . .	—	+ 4,28 %	+ 12,85 %	+ 23,86 %	+ 37,06 %	+ 50,27 %
Index van de kleinhandelsprijzen						
— werkelijke index (gemiddelde)	109,97	111,06	112,62	115,05	119,84	124,71
— schommelingen in verhouding tot 1960 . . .	—	+ 0,99 %	+ 2,41 %	+ 4,62 %	+ 8,98 %	+ 13,40 %
Schommelingen van de jaarlijkse kostprijs per hoofd herleid tot de index van 1960	—	+ 3,26 %	+ 10,19 %	+ 18,39 %	+ 25,77 %	+ 32,43 %

Die tabel laat uitschijnen dat de gemiddelde kostprijs *per agent* (alle lasten inbegrepen) van 114.400 F in 1960 tot 171.800 F in 1965 is gestegen. In zes jaar tijd steeg hij dus met meer dan 50 %. Dit percentage overschrijdt zelfs de relatieve verhoging van de bezoldigingen van het *gezamenlijke* personeel (41,26 %), wegens de voortdurende vermindering van het aantal agenten in dienst.

Om de geldelijke verbetering die het personeel werkelijk heeft genoten te meten, moet men evenwel de aangroei van de bezoldigingen afwegen bij neutralisering van de invloed die de stijging van de index der kleinhandelsprijzen heeft uitgeoefend.

Door die invloed uit te schakelen, t.t.z. door de hoofdelijke kostprijs van 1965 te delen door de verhogingscoëfficiënt van de index sedert 1960, wordt de verhoging van de kostprijzen van 1965, in verhouding tot 1960, tot 32,43 % verminderd.

Een dergelijke aangroei van de eenheidsuitgaven voor personeel, verdeeld over een periode van 6 jaar, is de uitdrukking van de aanzienlijke inspanning van de Nationale Maatschappij ten gunste van haar agenten en gepensioneerden en, zoals wij deden in ons verslag over het vorige dienstjaar, kunnen wij zonder aarzelen bevestigen dat het wel het personeel is dat de grootste begunstigde was en blijft van de verschillende initiatieven die deze laatste jaren door de N.M.V.B. werden genomen om de produktiviteit van de exploitatie op te voeren.

Herhalen wij nogmaals dat, naar onze mening, een dergelijke politiek volkomen in de lijn van de huidige sociale evolutie ligt.

CONCLUSIES.

In het kader van de op dit ogenblik gevoerde politiek van sociale promotie is de exploitatie van het gemeenschappelijk vervoer, zoals elke onderneming met talrijke arbeidskrachten, een tak van economische activiteit waarvan de financiële structuur met de dag onvaster wordt.

Het is duidelijk dat de Nationale Maatschappij op die algemene regel geen uitzondering maakt.

De versnelde expansie van haar personeelsuitgaven, met daarbij hoe langer hoe gevoeliger fiscale puncties, hebben ten slotte de wettelijke en statutaire bases waarop haar financiële economie berust ondermijnd, bases die in dit geval bestaan in het dekken van de exploitatieuitgaven (annuïteiten inbegrepen) door de uit het verkeer voortkomende ontvangsten.

Men weet dat om tot dergelijk evenwicht te geraken de door haar te overwegen middelen slechts van drieërlei aard kunnen zijn, namelijk :

- a) een vermindering van haar uitgaven door, eensdeels, een opvoering van de produktiviteit, zo in de diensten van de beweging als in de werkplaatsen en burelen en, anderdeels, een ver doorgevoerde prospectie van de markt inzake bevoorradingen, alsook het aanwenden van het minst kostbare vervoerstelsel in verhouding tot de numerieke omvang van de te bedienen cliënteel ;
- b) een vermeerdering van haar gemiddelde ontvangst door een betere coëfficiënt van bezetting van de in bedrijf zijnde voertuigen, dank zij een permanente studie van de evolutie der verkeersstromingen in elk activiteitscentrum en de snelle aanpassing van de diensten aan de geconstateerde wijzigingen ;
- c) ten slotte een zekere aanpassing van haar tarieven, in de mate waarin de onder a) en b) vernoemde factoren ontoereikend blijken te zijn om het te bereiken herstel van de toestand te bekomen.

Zoals er in deze Commentaar reeds werd op gewezen, heeft de Nationale Maatschappij niet nagelaten op elk van de hiervoren vermelde gebieden talrijke initiatieven te nemen, die haar werden ingegeven door de met haar taak verbonden plichten.

Op 1 januari 1966 werden eindelijk nieuwe inkomsten bekomen, door de gedeeltelijke goedkeuring van de tarifaire maatregelen waartoe in het begin en in de loop

van 1965 door de Raad van beheer besloten werd, maar die bijkomende ontvangst blijkt intussen zelfs niet meer te volstaan tot het dekken van het geheel der lasten (personeel en fiscus) die in 1965 zijn ontstaan en van de andere onvermijdelijke uitgaven, die zich reeds in het begin van 1966 zullen voordoen !

Het zal dan ook vanwege de Nationale Maatschappij een bewijs van goed beleid zijn, er in de onmiddellijke toekomst van af te zien om het even welk initiatief te nemen dat er eventueel zou kunnen toe leiden de toestand van haar rekeningen te verslechteren.

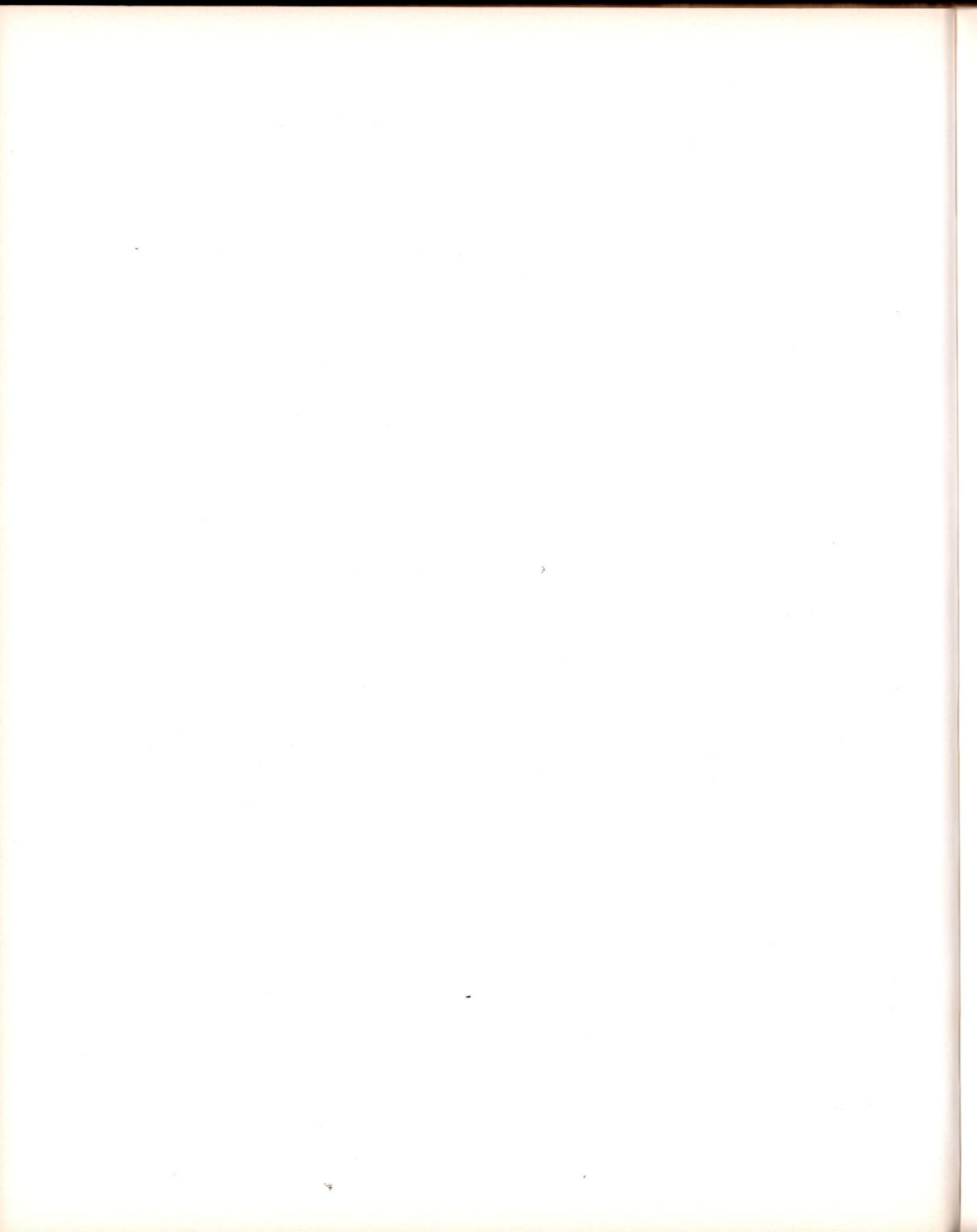
Zeker is het, dat men moeilijk als normaal kan beschouwen dat een onderneming van gemeenschappelijk vervoer verplicht is met een bezwaarde exploitatierekening te werken.

Hoewel de evenwichtstoelagen thans schijnen opgenomen te zijn onder de als normaal te beschouwen middelen om de werking van dergelijke ondernemingen te vrijwaren, blijft de Nationale Maatschappij van mening dat het, in haar geval en op het huidige ogenblik, redelijker zou zijn als oplossingen voor haar tegenwoordige moeilijkheden in aanmerking te nemen : een mildering van de fiscale lasten en de goedkeuring van de resterende tarifaire heraanpassingen waartoe door haar Raad van beheer besloten werd.

Dit is haar mening omdat, in haar opvatting, de principes van een commerciële exploitatie, zoals zij deze tot nog toe in de praktijk heeft beoefend, de gezonde bases waren, en nog steeds zijn, van een beheersstelsel dat het best de belangen van de Schatkist in overeenstemming weet te brengen met de noodwendigheden van een rationele werking van de ondernemingen met een economisch karakter.

Maar het handhaven van dergelijke bases vereist echter, buiten de verlichting van het fiscale juk, een zo kort mogelijk tijdsverloop tussen het ogenblik waarop de leiders van de Nationale Maatschappij beslissingen treffen inzake de maatregelen waarbij hun verantwoordelijkheid wordt betrokken en de datum waarop de tute-laire overheden die maatregelen door het betuigen van hun akkoord bekrachtigen.

Mocht het onmogelijk of ongelegen blijken aan die gematigde voorwaarden te voldoen, dan zou de Nationale Maatschappij zich eveneens, maar niet zonder vrees, op de onzekere weg van een gesubsidieerde exploitatie moeten begeven.



financien

ALGEMENE ADMINISTRATIEKOSTEN

Het gezamenlijk bedrag van de algemene kosten voor het dienstjaar 1965, verdeeld onder de rekeningen betreffende de exploitatie, het sociaal secretariaat, de verzekeringen en de interesten op belegde fondsen, beloopt 103.437.223 F, tegen 92.070.133 F in 1964, zegge een vermeerdering van 11.367.090 F.

Het totaal van 103.437.223 F wordt onderverdeeld als volgt :

Honoraria van de beheerders en de commissarissen	F	149.400
Wedden en vergoedingen		54.801.579
Legale en extra-legale lasten		12.817.264
Pensioenen		14.367.262
Reiskosten		2.300.015
Kosten voor automobielen (onderhoud, afschrijving en verbruik) . .		148.961
Voorkoming ongevallen		488.912
Benodigdheden en drukwerken		1.558.198
Mecanografie IBM en Informatiecentrum (huur, bevoorrading, onderhoud en afschrijving)		4.460.317
Kosten voor administratieve documentatie		88.271
P.T.T. kosten		1.186.378
Lasten op onroerende goederen		1.554.631
Kosten voor conditionering der gebouwen		1.145.645
Afschrijving, onderhoud en herstelling van mobilair en machines .		883.958
Fiscale lasten		47.466
Ondernemingsblad		281.797
Jaarverslag		242.965
Algemene reisgids N.M.V.B.		493.398
Diverse en onvoorziene kosten		6.420.806
Totaal	F	103.437.223

Het op de rekening « Exploitatie » geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 28.282.052 F (1,65 % van de ontvangsten der spoorlijnen en der autobusdiensten zonder, voor de verpachte autobusdiensten, het aan de Nationale Maatschappij toegekende aandeel te boven te gaan). Het percent overeenstemmende met dat van 1,65 % was, in 1964, 1,70 %.

ONTLEDING VAN DE BALANS

Hierna worden de verschillende posten, die in de balans voorkomen, toegelicht.

ACTIVA

**Spoorlijnen
en autobusdiensten
(regime 1931) in
exploitatie :**
1.161.819.300 F

Bedrag, per 31 december 1965, van de uitgaven van eerste aanleg gedaan voor de spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten .De bijlage A (kolom 4) geeft het bedrag van deze uitgaven aan per lijn of per groep van samengesmolten lijnen.

**Spoorlijnen die,
althoewel vergund,
niet zullen
aangelegd worden :**
8.482.353 F

Bedrag, per 31 december 1965, van de uitgaven gedaan voor vergunde lijnen, die niet zullen aangelegd worden.

**Autobusdiensten
(regime 1924) :**
44.585.643 F

Bedrag, per 31 december 1965, van de uitgaven van eerste aanleg gedaan voor de autobusdiensten waarvoor, op deze datum, machtiging verleend was bij toepassing van de statutaire bepalingen, goedgekeurd krachtens de wet van 11 augustus 1924. De bijlage E (kolom 4) geeft het bedrag van deze uitgaven per autobusdienst aan.

**Werkplaatsen en
gereedschap van de
exploitatieregies :**
40.887.233 F

Waarde, per 31 december 1965, na aftrek van de afschrijvingen, van het materieel van eerste aanleg ten gebruik van de gewestelijke directies.

**Gebouw, mobilair,
materieel,
automobielen,
sociale en culturele
inrichtingen :**
71.951.950 F

Waarde, na aftrek van de afschrijvingen en op het einde van de dienstjaar, van het gebouw, het mobilair, het materieel, de automobielen, enz... van het Hoofdbestuur. Deze post omvat o.m.

- de reeds aangezuiverde uitgaven van een gebouw in constructie ;
- de waarde, na afschrijving, van de gebouwen, het mobilair en de uitrusting der vacantieoorden gecreëerd ten bate van het personeel ;
- de waarde van het materieel uitgeleend aan culturele verenigingen.

**Kas,
postcheques
en banken :**
12.995.443 F

Speciën in kas en tegoed bij banken en bij het Bestuur der Postchecks per 31 december 1965.

Effectenportefeuille :
1.379.039.087 F

Dekking in effecten van het beschikbaar gedeelte der onderschreven kapitalen en van het geheel of een gedeelte van het reservefonds, van het verzekeringsfonds, van de nog te vereffenen schadegevallen en van verschillende andere rekeningen.

Vorraden
(Hoofdbestuur
en exploitatieregies) :
188.731.045 F

In aanbouw zijnde
rollend materieel :
13.078.145 F

Verschillende
debiteuren :
63.436.058 F

Waarde der voorraden van het Hoofdbestuur, alsmede der wisselstukken en verbruiksgoederen opgeslagen voor de lopende behoeften, in de fabrieken der leveranciers en in de werk- en stelplaatsen der gewestelijke directies.

Bedrag der betalingen aan te rekenen op de autobusstellingen, die nog in uitvoering zijn per 31 december 1965.

Deze post omvat het totaal der sommen die door derden verschuldigd zijn, alsmede verschillende voorschotten door de Nationale Maatschappij betaald. Komen er o.a. in voor :
 25.480.934 F : sommen door de openbare besturen verschuldigd ;

8.805.158 F : tegenwaarde van de op de rekening « Leveranciers » ingeschreven facturen in afwachting van hun definitieve aanrekening ;

8.645.711 F : saldi van de rekeningen der exploitatieregies, exclusief de waarde van het gereedschap en de voorraden ;

4.838.668 F : in 1966 geïnde sommen die betrekking hebben op het dienstjaar 1965 ;

4.319.447 F : kosten voorgesloten met het oog op het opbreken van spoorlijnen ;

2.532.434 F : door kopers van schroot verschuldigde sommen en voorschotten gedaan aan leveranciers ;

1.369.046 F : aan de verkoper betaalde interesten op in 1965 aangekochte effecten, waarvan de eerste van de nog aangehechte coupons in 1966 vervalt ;

1.104.738 F : door exploitanten van verpachte diensten te betalen bedragen ;

82.000 F : waarde van de in speciën af te betalen aandelen voor de autobusdienst met hoog kapitaal « Openbare autobusdienst van de Streek van het Centrum ».

Te vervallen
annuïteiten :
2.978.909.973 F

Annuïteiten die na 30 juni 1965 vervallen en bestemd zijn om het hoofd te bieden aan de financiële lasten voortvloeiend uit de leningen, zegge 2.921.238.588 F (zie op de passiva de posten « Te vervallen obligaties » en « Te vervallen interesten »).

Het verschil van 57.671.385 F is als volgt te rechtvaardigen :

— annuïteiten die een aanvang namen na uitgifte der overeenkomstige leningen	F	58.054.689
— te vervallen interesten per 1 november 1965	F	1.349.657
	F	<u>59.404.346</u>

Af te trekken :

— annuïteiten die een aanvang namen vóór uitgifte der overeenkomstige leningen	F	1.694.103
— afrondingen der aflossingstabellen	F	38.858
	F	<u>1.732.961</u>

Orderekeningen :
323.892.464 F

Bezit in effecten en waarden van de neerleggingen en fondsen vermeld tegenover elke der opgegeven rubrieken en waarvan de tegenwaarde op de overeenstemmende rubriek van de passiva is ingeschreven.

**Verlies op
exploitatie
der spoorlijnen :
terug te krijgen
voorschotten :
72.649.124 F**

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de exploitatieverliezen die op latere winsten zullen teruggewonnen worden (art. 4 der statuten). Het detail per lijn is vermeld in bijlage A (kolom 8).

Per 31 december 1964 beliep het bedrag van deze voorschotten 61.899.224 F.

Zoals vermeld in de rubriek « Exploitatie » (cfr. p. van dit verslag), hebben de exploitatieresultaten over 1965 een terugwinning van 304.612 F mogelijk gemaakt, terwijl een som van 11.054.512 F aan de vroegere voorschotten diende toegevoegd te worden.

**Autobusdiensten
(regime 1924) :
verlies door de
aandeelhouders terug
te betalen :
627.213 F**

Exploitatiedeficit in 1965 geboekt voor een autobusdienst, regime 1924 (bijlage F, kolom 11).

Overeenkomstig litt. d) van art. 38 der statuten, is dit verlies door de aandeelhouders van bewuste dienst aan de Nationale Maatschappij terug te betalen.

PASSIVA

**Kapitaal van aanleg
der lijnen :
1.202.019.000 F**

De bijlagen A (kolom 3) en E (kolom 3) vermelden omstandig de kapitalen :

a) per spoorlijn en autobusdienst (regime 1931) in exploitatie ;

b) per autobusdienst (regime 1924).

**Reservefonds :
130.806.677 F**

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire aanrekeningen.

De rekening Reservefonds vormt een globale post (art. 28 der statuten).

Per 31 december 1964 bedroeg het « Reservefonds » 130.643.831 F.

**Voorzieningsfonds :
15.605.216 F**

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire imputaties na afhouding van de voorafnemingen voor de verbetering van zekere lijnen (artikel 28 der statuten). De bijlagen A (kolom 7) en E (kolom 7) geven de toestand per lijn op 31 december 1965 aan.

Hernieuwingsfonds :

- a) **Spoorlijnen :**
371.096.708 F
- b) **Autobusdiensten**
(regime 1931) :
801.719.791 F

Saldo, per 31 december 1965, van de dotaties aangelegd met het oog op de hernieuwing van de spoorlijnen en hun aanhorigheden, van de garages voor autobussen, alsmede van het materieel der spoorlijnen en der autobusdiensten (regime 1931).

Per 31 december 1964 bedroeg het Hernieuwingsfonds 374.314.068 F voor de spoorlijnen en 765.205.218 F voor de autobussen (regime 1931). Voor de spoorlijnen werd het fonds gevoed met een bedrag van 75.872.086 F, waarvan 38.229.576 F ten laste viel van de rekening « Exploïtatïe » ; de voorafnemingen echter beliepen 79.089.446 F. Voor de autobusdiensten (regime 1931) bedroeg de voeding 141.609.556 F ; daarentegen beliepen de voorafnemingen 105.094.983 F.

Hernieuwingsfonds :
Autobusdiensten
(regime 1924) :
40.534.099 F

Saldo, per 31 december 1965, der dotaties aangelegd met het oog op de hernieuwing van het materieel en de vaste installaties der autobuslijnen met hoog kapitaal en bedrag van de dotatie voor hersamenstelling van het kapitaal der autobusdiensten met laag kapitaal (art. 38 der statuten, littera c). Voor het detail per lijn, zie bijlage E (kolom 8).

Verzekeringsfonds :
85.306.026 F

Saldo, per 31 december 1965, van het fonds dat aangelegd werd om de Nationale Maatschappij tegen de risico's van brand, ongevallen aan derden en aan het personeel te dekken.

Creditrekeningen :
152.863.514 F

Deze post behelst de interesten voortgebracht door de dekking in effecten van het reservefonds, alsmede de provisies bestemd om zekere waardeverliezen op te vangen.

Verskillende
crediteuren :
214.214.498 F

Deze post omvat de sommen die door de Nationale Maatschappij verschuldigd zijn, de voorschotten van derden, alsmede de creditsaldi van verschillende regularisatierekeningen op het einde van het dienstjaar. Komen er o.a. in voor :

85.490.820 F : schuldvorderingen van de leveranciers en de aannemers en voorschotten betaald door de kopers van schroot ;

39.451.938 F : opbrengst nog aan te rekenen op de verzilvering van spoorlijnen waarvan de opbraak aan gang is per 31 december 1965 ;

38.634.369 F : saldo aan de R.M.Z. verschuldigd op de bijdragen van het vierde kwartaal 1965 ;

10.000.000 F : nog te verrichten prestaties uit hoofde van vervoerbewijzen die per 31 december 1965 in omloop zijn ;

7.087.121 F : diverse schuldvorderingen van derden (te betalen aandelencoupons, vervallen coupons en obligaties van de neerleggingen tegen bewijsschriften op naam, provisies voor verbindingssporen) ;

4.802.144 F : te betalen taksen en belastingen ;

537.783 F : concurrentievergoeding aan de N.M.B.S. te betalen ;

73.758 F : bonificaties voor het dienstjaar 1965 ingeschreven op het credit der rekening van de Belgische Staat : interesten op beschikbare kapitalen (72.107 F) en ontvangen vergoedingen (1.651 F) voortkomende van de lijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden.

Nog te vereffenen schadegevallen :
91.500.000 F

Schatting van nog uit te keren vergoedingen uit hoofde van de verzekeringen « Derden » en « Wet ».

Te vervallen obligaties :
1.432.720.460 F

Nominale waarde van de obligaties in omloop per 31 december 1965 en uitgegeven, al dan niet publiek, in vertegenwoordiging van de door de openbare machten onderschreven annuïteiten (bijlage H).

Te vervallen interesten :
1.488.518.128 F

Bedrag der te vervallen interesten begrepen in de aflossingstabellen der leningen.

Orderekeningen :

a) **Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam :**
176.647.460 F

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van de activa.

b) **Bewaargevers van borgtochten :**
9.099.318 F

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van de activa.

c) **Uit te keren obligaties en te betalen coupons :**
21.718.283 F

Bedrag van de terugbetaalbare obligaties en vervallen coupons die niet ter incassering aangeboden werden of die van 1 januari 1966 af mogen aangeboden worden.

d) **Patrimonium van de gepensioneerde agenten :**
35.874.594 F

Aan de op rust gestelde agenten toebehorende sommen, die bij de N.M.V.B. in deposito zijn gelaten. Dit patrimonium wordt gedekt door openbare fondsen, voorkomend op de overeenstemmende post van de activa.

e) **Voorzorgsinstellingen :**
80.552.809 F

Beschikbaar saldo van deze rekeningen op het einde van het dienstjaar. Het vermogen van genoemde instellingen wordt vertegenwoordigd door waarden, voorkomend op de overeenstemmende post van de activa.

**Uit te keren
dividenden :**

- a) **Spoorlijnen en
autobusdiensten
(regime 1931) :**
9.846.587 F
- b) **Autobusdiensten
(regime 1924) :**
441.863 F

Dividenden uit te keren aan de aandeelhouders (openbare machten en particulieren) voor het dienstjaar 1965 en waarvan de uiteenzetting per lijn voorkomt in bijlage C wat de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) betreft en in bijlage G voor de autobusdiensten (regime 1924).

De aan de particuliere aandeelhouders toegekende dividenden zullen uitbetaald worden na aftrek van de roerende voorheffing en, bij voorkomend geval, van de aanvullende roerende voorheffing.

Deze voorheffingen zijn niet verschuldigd op de uit aandelen voortkomende inkomsten toekomende aan de Staat, de provincies, de gemeenten en de commissies van openbare onderstand.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Afgesloten door de Raad van Beheer op 8 februari 1966.

De Beheerders,

J. STORME,

Ridder A. ROBERTI,

G. DECHAMP,

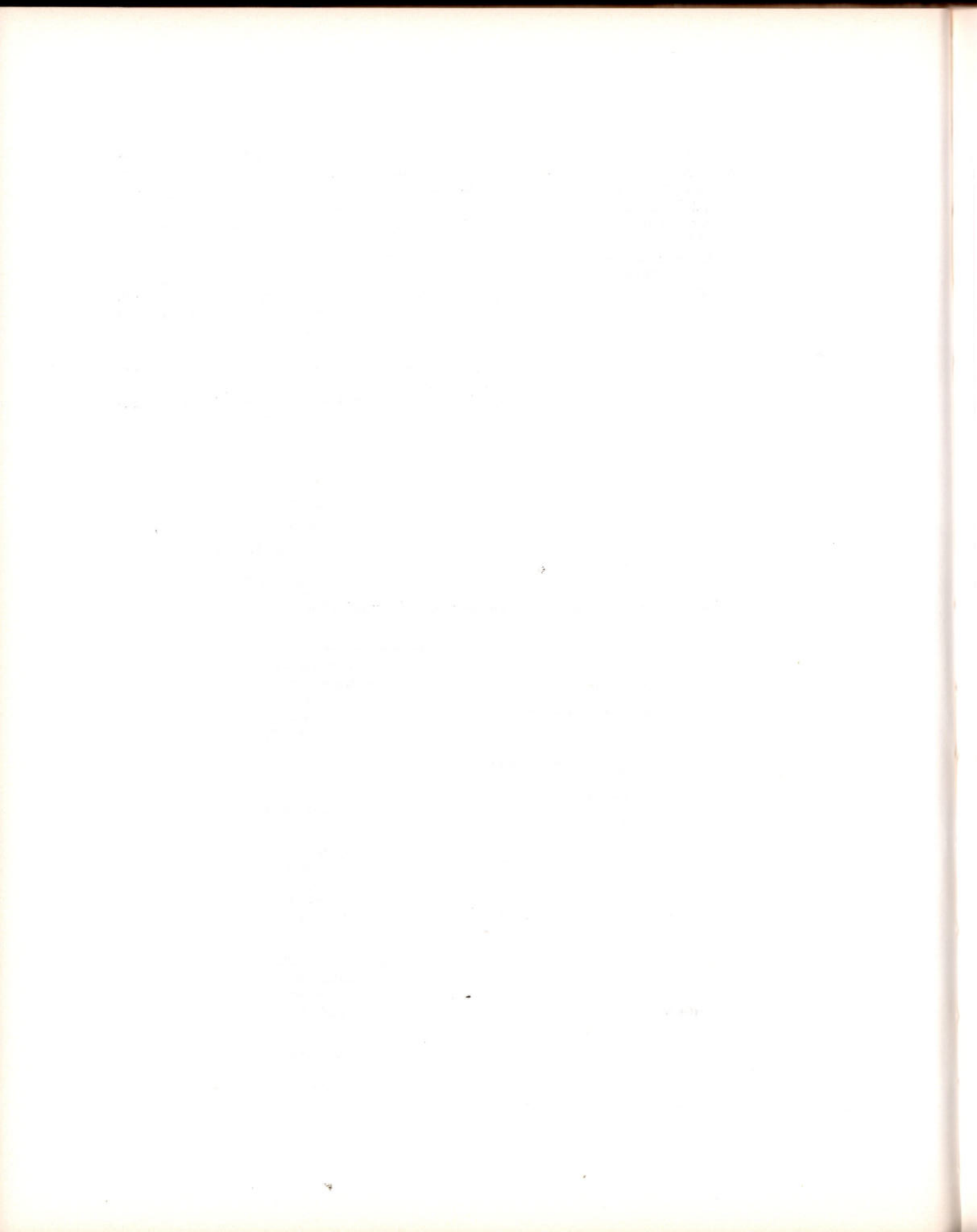
H. VANDERPOORTEN,

O. DYCK,

J. ALLES.

De Voorzitter,

A. ANDRE.



balans

per 31 december 1965

ACTIVA

1. VASTLIGGEND		
<i>Eerste aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.161.819.300	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	8.482.353	
Autobusdiensten (regime 1924)	44.585.643	
Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatieregies (na afschrijving)	40.887.233	1.255.774.529
<i>Hoofdbestuur :</i>		
Gebouw (na afschrijving)	23.296.175	
Gebouw in constructie	31.188.998	
Mobiliair, materieel en automobielen (na afschrijving)	4.120.132	
Sociale en culturele inrichtingen (na afschrijving)	13.346.645	71.951.950
2. BESCHIKBAAR EN REALISEERBAAR		
Kas, postchecks en banken	12.995.443	
Effectenportefeuille	1.379.039.087	
Voorraden (Hoofdbestuur en exploitatieregies)	188.731.045	
In aanbouw zijnde rollend materieel	13.078.145	
Verschillende debiteuren	63.436.058	1.657.279.778
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K. B. 6-7-1885, art. 2)		
Te vervallen annuïteiten		2.978.909.973
4. ORDEREKENINGEN		
Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam	176.647.460	
Neerleggingen van borgtochten	9.099.318	
Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons	21.718.283	
Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium van de gepensio- neerde agenten	35.874.594	
Waarden ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen	80.552.809	323.892.464
5. RESULTAATREKENINGEN		
Verlies op exploitatie van spoorlijnen : terug te krijgen voorschotten	72.649.124	
Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen	627.213	73.276.337
		6.361.085.031

Opgemaakt te Brussel, op 1 februari 1966.

De Directeur,
M. ROUSSEAU.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Gezien en goedgekeurd door het Comité van toezicht in zitting van 16 maart 1966.

A. LONCKE, R. NARTUS, E. DE WILDE, F. van PUT, J. LATIN,
R. STIEVENART, C. LUC, F. VAN BEVER, C. LECLERE.

PASSIVA

1. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER ZICHZELF		
<i>Kapitaal van aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.169.997.000	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	10.295.000	
Autobusdiensten (regime 1924)	21.727.000	1.202.019.000
Reservefonds		130.806.677
<i>Voorzieningsfonds :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	12.716.694	
Autobusdiensten (regime 1924)	2.888.522	15.605.216
<i>Hernieuwingsfonds :</i>		
Spoorlijnen	371.096.708	
Autobusdiensten (regime 1931)	801.719.791	
Autobusdiensten (regime 1924)	40.534.099	1.213.350.598
Verzekeringsfonds		85.306.026
Creditrekeningen		152.863.514
2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN		
Verschillende crediteuren	214.214.498	
Nog te vereffenen schadegevallen	91.500.000	305.714.498
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K. B. 6-7-1885, art. 2)		
Te vervallen obligaties	1.432.720.460	
Te vervallen interesten	1.488.518.128	2.921.238.588
4. ORDEREKENINGEN		
Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam	176.647.460	
Bewaargevers van borgtochten	9.099.318	
Uit te keren obligaties en te betalen coupons	21.718.283	
Patrimonium van de gepensioneerd agenten	35.874.594	
Voorzorgsinstellingen	80.552.809	323.892.464
5. RESULTAATREKENINGEN		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) : uit te keren dividenden	9.846.587	
Autobusdiensten (regime 1924) : uit te keren dividenden	441.863	10.288.450
		6.361.085.031

Gezien en afgesloten door de Raad van beheer in zitting van 8 februari 1966.

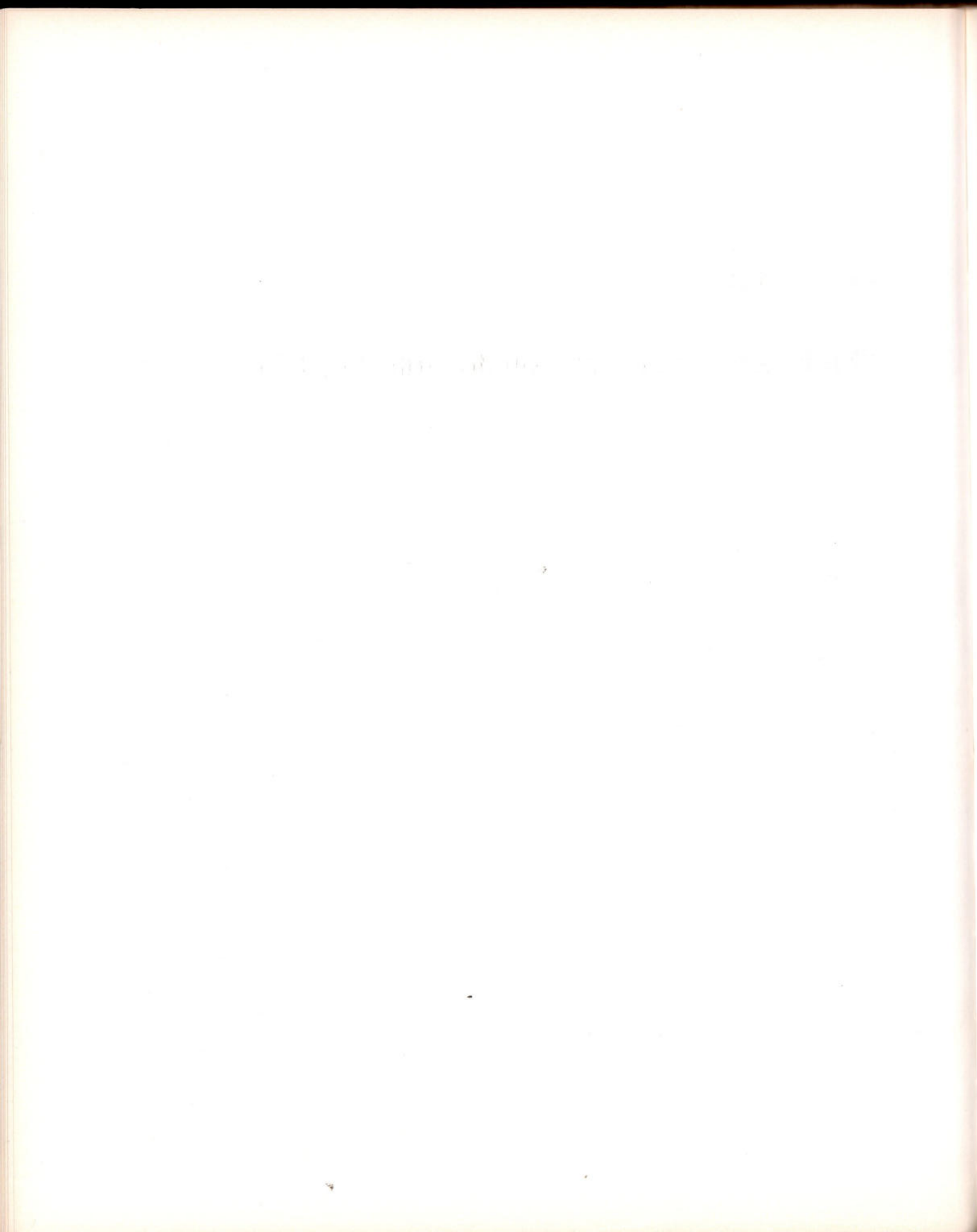
De Beheerders,
J. STORME,
Ridder A. ROBERTI,
G. DECHAMP,
H. VANDERPOORTEN,
O. DYCK,
J. ALLES.

De Voorzitter,
A. ANDRE.



verslag

uitgebracht door het comité van toezicht



VERSLAG UITGEBRACHT DOOR HET COMITE VAN TOEZICHT.

Mijne Heren,

Ter naleving van de wet en de statuten hebben wij de eer verslag uit te brengen over het uitvoeren, gedurende het dienstjaar 1965, van de opdracht van toezicht die ons werd opgelegd.

Het Comité heeft geregeld inzage gekregen van de notulen der zittingen van de Raad van beheer, waardoor het de maatschappelijke werkzaamheden bestendig kon volgen. Het Comité kan U met voldoening de volkomen nauwkeurigheid ervan melden.

In de loop van de talrijke verificatiezittingen werden de thesauriemiddelen in overeenstemming bevonden met het totaal van de kasvoorraad en met de rekeninguittreksels van de financiële instellingen. Bovendien werd het vermogen in effecten op zijn effectieve aanwezigheid onderzocht en de inning van de vervallen coupons gecontroleerd. De boekhoudkundige geschriften en de verantwoordingsbescheiden werden herhaaldelijk en grondig nagezien.

Door steekproeven heeft het Comité zich ervan kunnen vergewissen dat de opgevoerde voorraden in de werkplaatsen van de gewestelijke exploitaties juist waren en goed werden bijgehouden.

Ten einde de doelmatigheid van de verificaties op te drijven, werd een brede toepassing verwezenlijkt van het persoonlijk recht van toezicht voorzien bij artikel 25, par. 3, van de statuten.

De semestriële staat die de activa- en passivatoestand van de Maatschappij per 30 juni 1965 opneemt, strookte met de geschriften.

Het Comité ging ten slotte over tot een nauwgezette verificatie van de balans, afgesloten per 31 december 1965. Deze verificatie liet het Comité toe te bevestigen :

- dat de balansposten op correcte wijze uit de boekhouding werden getrokken en de resultaten van de maatschappelijke activiteiten weerspiegelen ;
- dat de passiva en de activa oprecht en waarachtig zijn ;
- dat de waardebepaling van de effectenportefeuille met alle omzichtigheid is gebeurd ;
- dat de uitgevoerde afschrijvingen regelmatig waren.

Ook adviseren wij de Algemene vergadering de balans, zoals ze door de Raad van beheer werd afgesloten, goed te keuren.

Wij stellen er prijs op de Directie, die door haar medewerking de uitoefening van onze opdracht heeft vergemakkelijkt, te danken. Wij hebben ons nogmaals rekschap kunnen geven van de toewijding en de vlijt waarmede de personeelsleden zich van hun taak kwijten; wij drukken hun hiervoor eens te meer onze voldoening uit.

Brussel, 16 maart 1966.

De Leden,

R. NARTUS

E. DE WILDE

F. van PUT

J. LATIN

R. STIEVENART

C. LUC

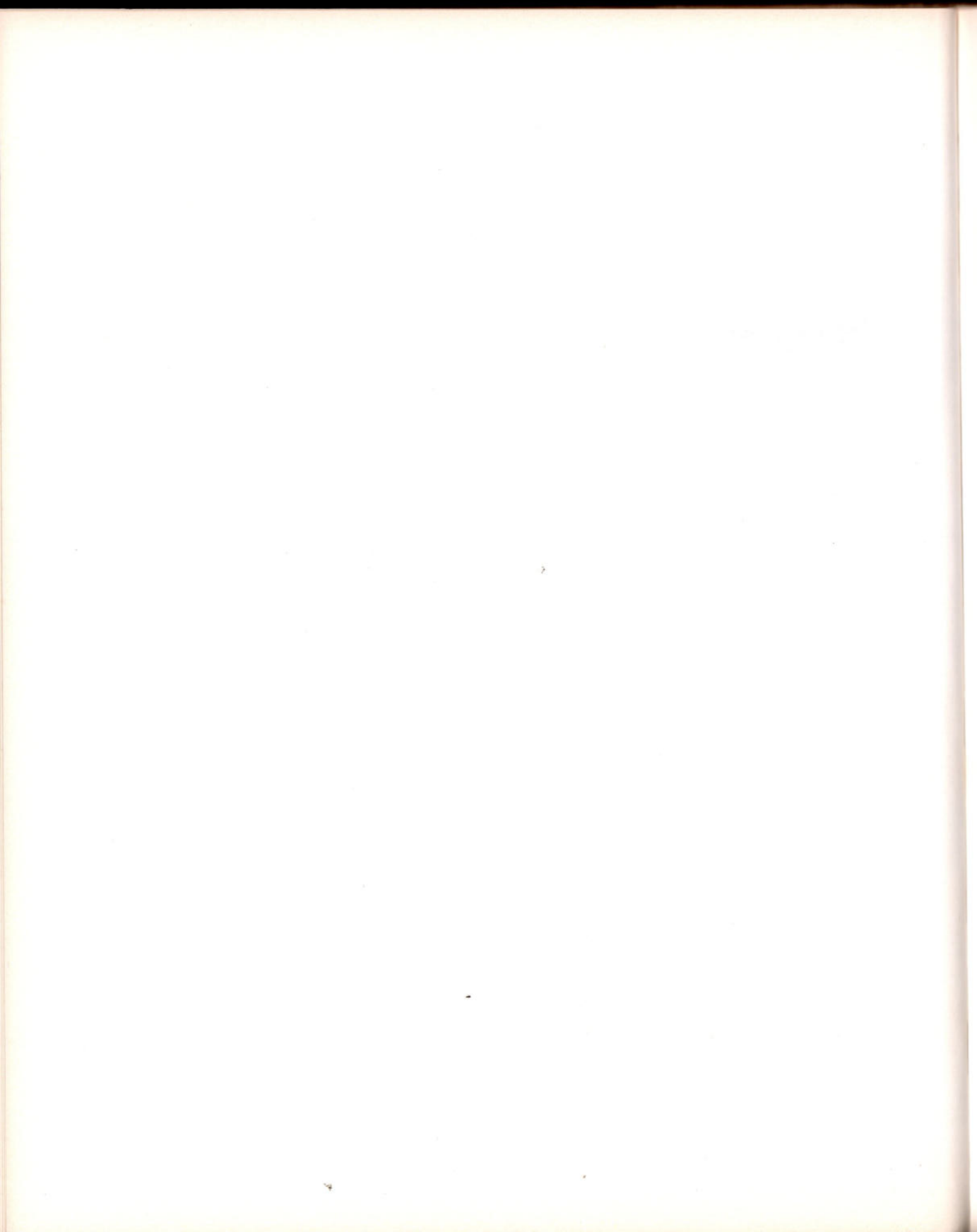
F. VAN BEVER

C. LECLERE.

De Voorzitter,

A. LONCKE.

bijlagen

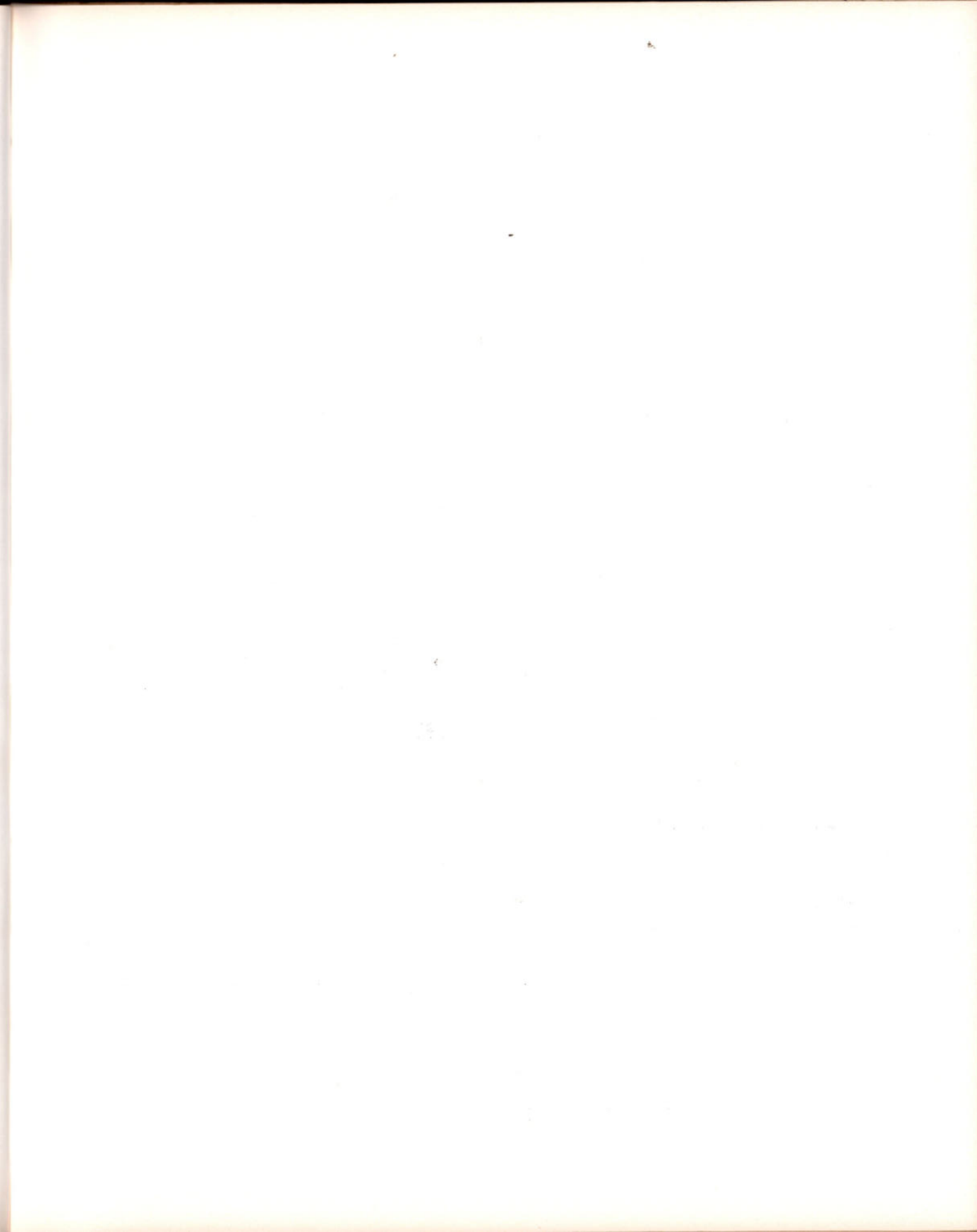


BIJLAGE A
1965

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :
KAPITALEN EN UITGAVEN VAN EERSTE AANLEG, VOORZIENINGSFONDSEN,
VOORSCHOTTEN AAN DE LIJNEN MET VERLIES.

Volg- nummers (1)	LIJNEN (2)	Kapitalen (3)	Bedrag van de uitgaven (4)	Beschikbare sommen (5) = (3) — (4)	Overtallige uitgaven (6) = (4) — (3)	Voorzie- nings- fondsen (7)	Voorschotten aan de lijnen met verlies (8)
	PROVINCIE ANTWERPEN						
1	Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen	70.526.000	70.479.822	46.178	—	—	—
2	Lijnen van het oosten van de provincie Antwerpen	71.818.000	71.805.802	12.198	—	1.538.038	—
	Totalen . . . F	142.344.000	142.285.624	58.376	—	1.538.038	—
	PROVINCIE BRABANT						
3	Lijnen van de groep Brussel	152.521.000	151.998.876	522.124	—	2.113.604	8.450.640
4	Lijnen van de groep Leuven	51.569.000	51.278.981	290.019	—	1.356.940	20.544.017
	Totalen . . . F	204.090.000	203.277.857	812.143	—	3.470.544	28.994.657
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
5	Lijnen van het Kortrijkse	38.060.000	37.855.051	204.949	—	—	—
6	Lijnen van de Kust	85.153.000	85.116.782	36.218	—	2.316.187	—
7	Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen	36.524.000	35.932.656	591.344	—	—	—
	Totalen . . . F	159.737.000	158.904.489	832.511	—	2.316.187	—
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
8	Lijnen van de provincie Oost-Vlaan- deren	76.376.000	76.357.951	18.049	—	436.530	—
	Totalen . . . F	76.376.000	76.357.951	18.049	—	436.530	—
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
9	Buurtlijnen van de groep Charleroi . .	113.738.000	113.741.935	—	3.935	1.801.555	—
10	Buurtlijnen van de groep Centrum . .	37.078.000	36.566.129	511.871	—	664.060	—
11	Buurtlijnen van de groep Doornik . .	35.747.000	35.208.434	538.566	—	—	—
12	Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	100.162.000	99.948.433	213.567	—	2.162.593	1.919.803
13	Lijnen van de streek Chimay en Couvain	4.486.000	4.013.829	472.171	—	—	3.413.845
	Totalen . . . F	291.211.000	289.478.760	1.736.175	3.935	4.628.208	5.333.648

Volg- nummers (1)	LIJNEN (2)	Kapitalen (3)	Bedrag van de uitgaven (4)	Beschikbare sommen (5) = (3) — (4)	Overtallige uitgaven (6) = (4) — (3)	Voorzie- nings- fondsen (7)	Voorschotten aan de lijnen met verlies (8)
	PROVINCIE LUIK						
14	Lijnen van de Condroz	10.378.000	10.223.289	154.711	—	63.127	—
15	Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	34.012.000	33.849.825	162.175	—	—	—
16	Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	80.389.000	80.341.750	47.250	—	—	—
	Totalen . . . F	124.779.000	124.414.864	364.136	—	63.127	—
	PROVINCIE LIMBURG						
17	Lijnen van de provincie Limburg . .	75.268.000	75.159.310	108.690	—	—	—
	Totalen . . . F	75.268.000	75.159.310	108.690	—	—	—
	PROVINCIE LUXEMBURG						
18	Melreux - La Roche	1.805.000	1.785.102	19.898	—	83.352	—
19	Poix - St-Hubert - Freux en uitbr. . .	2.690.000	2.307.230	382.770	—	—	—
20	Houffalize - Bourcy	616.000	581.718	34.282	—	180	1.652.378
21	Paliseul - Bouillon	1.705.000	1.700.946	4.054	—	19.439	—
22	Poix - Paliseul	2.276.000	1.127.579	1.148.421	—	—	3.337.959
23	Marche - Bastenaken - Martelange . .	6.400.000	5.771.768	628.232	—	12.098	8.830.220
24	Vielsalm - Lierneux	1.460.000	1.189.754	270.246	—	—	2.988.249
25	Comblain-la-Tour - Manhay - Mel- reux	5.750.000	5.589.431	160.569	—	—	7.469.449
26	Bouillon - Corbion - Pussemange - grens	2.970.000	2.757.784	212.216	—	—	6.255.919
27	Libramont - Amberloup	1.485.000	975.088	509.912	—	—	3.119.227
28	Aarlen - Martelange	3.076.000	2.708.929	367.071	—	—	2.473.529
29	Buurtlijnen in het zuiden van de pro- vincie Luxemburg	7.720.000	7.555.933	164.067	—	—	2.193.889
	Totalen . . . F	37.953.000	34.051.262	3.901.738	—	115.069	38.320.819
	PROVINCIE NAMEN						
30	Lijnen van het Naamse	58.239.000	57.889.183	349.817	—	148.991	—
	Totalen . . . F	58.239.000	57.889.183	349.817	—	148.991	—
	Algemene totalen . . . F	1.169.997.000	1.161.819.300	8.181.635	3.935	12.716.694	72.649.124



SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE (1)	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN			
	Spoorlijnen (2)	Autobus- diensten (3)	Reizigers		Goederen (6)	Compensatie- vergoedingen (7)
			Spoorlijnen (4)	Autobus- diensten (5)		
PROVINCIE ANTWERPEN						
Lijnen van het westen van de provincie Ant- werpen	2.076.664	3.836.389 371.179*	56.659.141	46.211.058 4.479.887*	1.995.253	6.576.489
Lijnen van het oosten van de provincie Ant- werpen	15.455	11.475.425 693.024*	—	146.931.536 7.372.872*	2.030.618	6.065.390
Totalen . . .	2.092.119	15.311.814 1.064.203*	56.659.141	193.142.594 11.852.759*	4.025.871	12.641.879
PROVINCIE BRABANT						
Lijnen van de groep Brussel	5.402.150 148.482*	8.890.160 352.005*	132.457.432 5.155.530*	115.946.404 8.102.897*	—	12.355.033
Lijnen van de groep Leuven	—	5.052.093	—	67.637.781	—	4.744.765
Totalen . . .	5.402.150 148.482*	13.942.253 352.005*	132.457.432 5.155.530*	183.584.185 8.102.897*	—	17.099.798
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
Lijnen van het Kortrijkse	—	2.444.967 104.999*	—	29.426.406 564.013*	—	1.199.697
Lijnen van de Kust	999.956	3.203.365 49.376*	43.597.701	37.613.537 731.697*	—	3.188.405
Lijnen van het centrum der provincie West- Vlaanderen	—	3.696.927 663.012*	—	38.240.262 5.907.400*	—	5.106.950
Totalen . . .	999.956	9.345.259 817.387*	43.597.701	105.280.205 7.203.110*	—	9.495.052

REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE

Totalen (8) = (4) + (5) + (6) + (7)	UITGAVEN			Coëfficiënten (12) = $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	Exploitatie- uitslagen (13) = (8) — (11)	Interesten op het beschikbaar kapitaal (14)	FINANCIELE UITSLAGEN	
	Exploitatie- kosten (9)	Algemene administratie- kosten (10)	Totalen (11) = (9) + (10)				Verdeeld overeenkom- stig art. 28 der statuten (15) = (13) + (14)	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies (16) = (13) + (14)
115.921.828	114.015.168	1.912.710	115.927.878	100,01	— 6.050	6.050	—	—
162.400.416	158.577.155	2.679.607	161.256.762	99,30	1.143.654	835	1.144.489	—
278.322.244	272.592.323	4.592.317	277.184.640	99,59	1.143.654 6.050	6.885	1.144.489	—
274.017.296 72.382.546	277.865.964 70.890.286	4.521.285 1.194.312	282.387.249 72.084.598	103,05 99,59	— 8.369.953 297.948	4.079 6.664	—	8.365.874 — 304.612
346.399.842	348.756.250	5.715.597	354.471.847	102,33	297.948 — 8.369.953	10.743	—	8.365.874 — 304.612
31.190.116	30.403.987	505.331	30.909.318	99,10	280.798	7.868	288.666	—
85.131.340	78.919.548	1.404.667	80.324.215	94,35	4.807.125	13.230	4.820.355	—
49.254.612	48.539.383	715.229	49.254.612	100,—	—	—	—	—
165.576.068	157.862.918	2.625.227	160.488.145	96,93	5.087.923	21.098	5.109.021	—

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;
in kolom (16) : het tegoed van de jaarrekening bestemd tot het aflossen der vorige verliezen.

LIJNEN IN EXPLOITATIE (1)	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN			
	Spoorlijnen (2)	Autobus- diensten (3)	Reizigers		Goederen (6)	Compensatie- vergoedingen (7)
			Spoorlijnen (4)	Autobus- diensten (5)		
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Lijnen van de provincie Oost-Vlaanderen . . .	—	5.799.016 365.474*	—	71.590.221 2.660.683*	—	2.496.608
Totalen . . .	—	5.799.016 365.474*	—	71.590.221 2.660.683*	—	2.496.608
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Lijnen van de groep Charleroi	5.232.398	3.831.723	129.146.703	49.473.417	966	9.498.901
Lijnen van de groep Centrum	1.712.464	949.568	50.668.617	11.210.510	208	1.208.155
Lijnen van de groep Doornik	—	1.240.069 75.534*	—	14.833.343 510.880*	—	476.006
Lijnen van de groep Bergen en Borinage . .	2.248.127	3.501.871	58.137.730	39.311.828	249.284	4.312.737
Lijnen der streek van Chimay en Couvin . .	—	441.829	—	4.767.080	—	399.199
Totalen . . .	9.192.989	9.965.060 75.534*	237.953.050	119.596.178 510.880*	250.458	15.894.998
PROVINCIE LUIK						
Lijnen van de Condroz	—	1.275.356	—	14.583.712	—	484.475
Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	2.433	2.596.236 23.399*	—	35.681.541 707.749*	132.401	1.161.040
Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	—	7.653.247 169.388*	—	111.666.211 1.658.814*	—	2.832.654
Totalen . . .	2.433	11.524.839 192.787*	—	161.931.464 2.366.563*	132.401	4.478.169
PROVINCIE LIMBURG						
Lijnen van de provincie Limburg	—	12.576.858 1.378*	—	136.622.556 9.788*	—	5.871.580
Totalen . . .	—	12.576.858 1.378*	—	136.622.556 9.788*	—	5.871.580

	UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interesten op het beschikbaar kapitaal	FINANCIELE UITSLAGEN	
Totalen	Exploitatie- kosten	Algemene administratie- kosten	Totalen				Verdeeld overeenkom- stig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies
(8) = (4) + (5) + (6) + (7)	(9)	(10)	(11) = (9) + (10)	(12) = $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	(13) = (8) — (11)	(14)	(15) = (13) + (14)	(16) = (13) + (14)
76.747.512	74.804.499	1.266.334	76.070.833	99,12	676.679	—	676.679	—
76.747.512	74.804.499	1.266.334	76.070.833	99,12	676.679	—	676.679	—
188.119.987 63.087.490	185.018.314 61.752.680	3.103.980 1.040.944	188.122.294 62.793.624	100,— 99,53	— 2.307 293.866	2.307 —	— 293.866	— —
15.820.229 102.011.579 5.166.279	15.556.853 102.259.816 5.395.780	252.604 1.683.191 85.244	15.809.457 103.943.007 5.481.024	99,93 101,89 106,09	10.772 — 1.931.428 314.745	6.331 11.625 16.051	17.103 — —	— 1.919.803 298.694
374.205.564	369.983.443	6.165.963	376.149.406	100,52	304.638 — 2.248.480	36.314	310.969	2.218.497
15.068.187	14.738.815	248.625	14.987.440	99,46	80.747	3.232	83.979	—
37.682.731	36.817.399	621.765	37.439.164	99,35	243.567	1.234	244.801	—
116.157.679	113.543.434	1.916.602	115.460.036	99,40	697.643	21.318	718.961	—
168.908.597	165.099.648	2.786.992	167.886.640	99,39	1.021.957	25.784	1.047.741	—
142.503.924	139.131.133	2.351.315	141.482.448	99,28	1.021.476	—	1.021.476	—
142.503.924	139.131.133	2.351.315	141.482.448	99,28	1.021.476	—	1.021.476	—

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;
in kolom (16) : het tegoed van de jaarrekening bestemd tot het aflossen der vorige verliezen.

LIJNEN IN EXPLOITATIE (1)	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN			
	Spoorlijnen (2)	Autobus- diensten (3)	Reizigers		Goederen (6)	Compensatie- vergoedingen (7)
			Spoorlijnen (4)	Autobus- diensten (5)		
PROVINCIE LUXEMBURG						
Melreux - La Roche	—	82.709	—	1.014.760	—	55.555
Poix-Saint-Hubert - Freux en uitbreidingen .	—	80.762	—	968.610	—	93.760
Houffalize - Bourcy	—	46.586	—	549.310	—	3.577
Paliseul - Bouillon	—	138.207	—	1.560.490	—	189.917
Poix - Paliseul	—	85.386	—	553.370	—	88.524
Marche - Bastenaken - Martelange	—	315.416	—	2.734.850	—	342.836
		21.669*		121.650*		
Vielsalm - Lierneux	—	86.405	—	789.920	—	79.799
Comblain-la-Tour - Manhay - Melreux . .	—	221.572	—	1.496.280	—	86.829
		24.955*		128.448*		
Bouillon - Corbion - Pussemange - grens. .	—	53.138	—	552.010	—	75.182
Libramont - Amberloup	—	44.225	—	352.020	—	30.469
Aarlen - Martelange	—	88.836	—	915.060	—	123.091
Buurtlijnen in het zuiden van de provincie Luxemburg	—	616.057 49.902*	—	6.665.070 348.615*	—	430.791
Totalen . . .	—	1.859.299 96.526*	—	18.151.750 598.713*	—	1.600.330
PROVINCIE NAMEN						
Lijnen van het Naamse	— 18.532*	5.382.967 394.447*	— 1.227.920*	76.279.780 4.315.037*	—	2.271.095
Totalen . . .	— 18.532*	5.382.967 394.447*	— 1.227.920*	76.279.780 4.315.037*	—	2.271.095
Algemene totalen . . .	17.689.647 167.014*	85.707.365 3.359.741*	470.667.324 6.383.450*	1.066.178.933 37.620.430*	4.408.730	71.849.509

	UITGAVEN						FINANCIELE UITSLAGEN	
Totalen	Exploitatie- kosten	Algemene administratie- kosten	Totalen	Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interesten op het beschikbaar kapitaal	Verdeeld overeenkom- stig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies
(8) = (4) + (5) + (6) + (7)	(9)	(10)	(11) = (9) + (10)	(12) = $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	(13) = (8) — (11)	(14)	(15) = (13) + (14)	(16) = (13) + (14)
1.070.315	1.052.655	17.660	1.070.315	100,—	—	—	—	—
1.062.370	1.060.116	17.529	1.077.645	101,44	— 15.275	15.275	—	—
552.887	631.117	9.123	640.240	115,80	— 87.353	731	—	86.622
1.750.407	1.724.680	28.882	1.753.562	100,18	— 3.155	3.155	—	—
641.894	645.259	10.591	655.850	102,17	— 13.956	6.890	—	7.066
3.199.336	3.171.940	50.782	3.222.722	100,73	— 23.386	6.801	—	16.585
869.719	981.242	14.350	995.592	114,47	— 125.873	2.304	—	123.569
1.711.557	1.825.579	26.121	1.851.700	108,19	— 140.143	4.432	—	135.711
627.192	616.843	10.349	627.192	100,—	—	—	—	—
382.489	427.448	6.311	433.759	113,40	— 51.270	12.618	—	38.652
1.038.151	1.097.005	17.129	1.114.134	107,32	— 75.983	14.047	—	61.936
7.444.476	7.327.068	122.834	7.449.902	100,07	— 5.426	5.426	—	—
20.350.793	20.560.952	331.661	20.892.613	102,66	— 541.820	71.679	—	470.141
84.093.832	82.016.866	1.344.388	83.361.254	99,13	732.578	7.003	739.581	—
84.093.832	82.016.866	1.344.388	83.361.254	99,13	732.578	7.003	739.581	—
1.657.108.376	1.630.808.032	27.179.794	1.657.987.826	100,05	10.286.853 — 11.166.303	179.506	10.049.956	11.054.512 — 304.612

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;
in kolom (16) : het tegoed van de jaarrekening bestemd tot het aflossen der vorige verliezen.

SPoorlijNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :
VERDELING VAN DE WINSTEN

LIJNEN	Financiële uitslag te verdelen overeen- komstig art. 28 der statuten	EERSTE DIVIDEND			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie	Voorzie- ningsfonds	TWEDE DIVIDEND		Reserve- fonds
		Maximum volgens de statuten	Toege- wezen bedrag	Dek- kings- percent			Toege- wezen totaal	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
PROVINCIE ANTWERPEN									
Lijnen van het oosten van de provincie Antwerpen	1.144.489	3.425.433	1.144.489	33,41	—	—	—		—
Totalen . . . F	1.144.489	3.425.433	1.144.489		—	—	—		—
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN									
Lijnen van het Kortrijkse . . .	288.666	1.875.887	288.666	15,39	—	—	—		—
Lijnen van de Kust	4.820.355	4.525.392	4.525.392	100,—	50.712	61.063	91.594	1,08	91.594
Totalen . . . F	5.109.021	6.401.279	4.814.058		50.712	61.063	91.594		91.594
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN									
Lijnen van de provincie Oost- Vlaanderen	676.679	3.858.140	676.679	17,54	—	—	—		—
Totalen . . . F	676.679	3.858.140	676.679		—	—	—		—

LEGENDE : Kolom (2) = Kolom (15) van bijlage B.

$$\text{Kolom (5)} = \frac{\text{Kolom (4)} \times 100}{\text{Kolom (3)}}$$

$$\text{Kolom (9)} = \frac{\text{Kolom (8)} \times 1.000}{\text{Kolom (3) van bijlage A.}}$$

NOTA. — Voor de aandelen dadelijk voluit
afbetaald is het statutaire maximum, waarvan sprake
in kolom (3), vastgesteld als volgt :

Reeks A 45,—; Reeks E 33,50; Reeks I 60,—;
Reeks B 40,—; Reeks F 39,—; Reeks J 48,—;
Reeks C 36,50; Reeks G 55,—; Reeks K 43,50;
Reeks D 35,—; Reeks H 62,50;

LIJNEN	Financiële uitslag te verdelen overeenkomstig art. 28 der statuten	EERSTE DIVIDEND			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie	Voorzieningsfonds	TWEEDE DIVIDEND		Reservefonds
		Maximum volgens de statuten	Toegevoegen bedrag	Dekkingspercent			Toegevoegen totaal	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
PROVINCIE HENEGOUWEN									
Lijnen van de groep Centrum .	293.866	1.849.798	293.866	15,89	—	—	—	—	—
Lijnen van de groep Doornik .	17.103	1.742.350	17.103	0,98	—	—	—	—	—
Totalen . . . F	310.969	3.592.148	310.969		—	—	—	—	—
PROVINCIE LUIK									
Lijnen van de Condroz	83.979	443.495	83.979	18,94	—	—	—	—	—
Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	244.801	1.575.329	244.801	15,54	—	—	—	—	—
Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	718.961	3.763.522	718.961	19,10	—	—	—	—	—
Totalen . . . F	1.047.741	5.782.346	1.047.741		—	—	—	—	—
PROVINCIE LIMBURG									
Lijnen van de provincie Limburg	1.021.476	3.424.834	1.021.476	29,83	—	—	—	—	—
Totalen . . . F	1.021.476	3.424.834	1.021.476		—	—	—	—	—
PROVINCIE NAMEN									
Lijnen van het Naamse	739.581	2.646.333	739.581	27,95	—	—	—	—	—
Totalen . . . F	739.581	2.646.333	739.581		—	—	—	—	—
Algemene totalen . . . F	10.049.956	29.130.513	9.754.993 *		50.712	61.063	91.594 *		91.594

(*) Als dividend uit te keren winst : 9.846.587

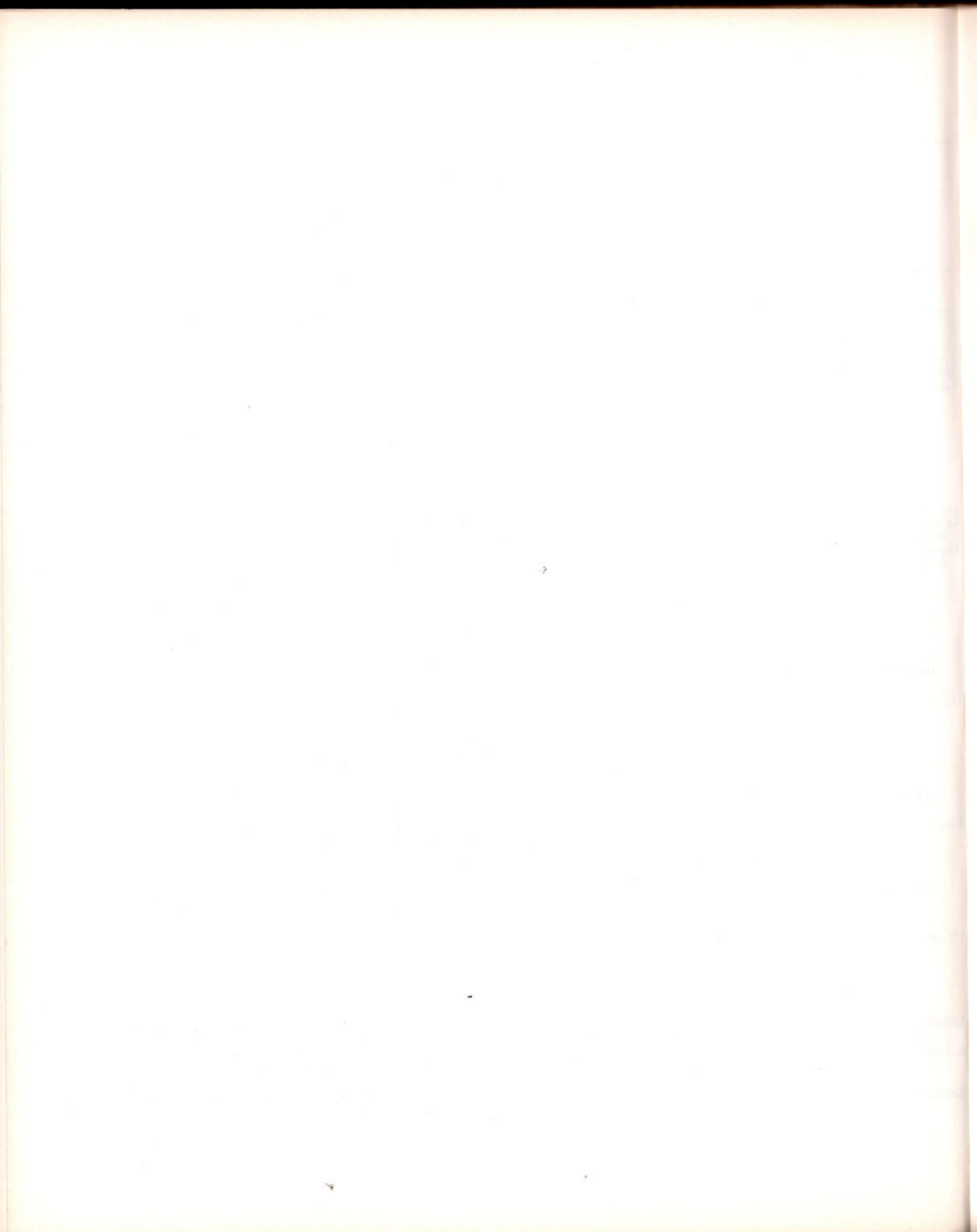
LEGENDE : Kolom (2) = Kolom (15) van bijlage B.

$$\text{Kolom (5)} = \frac{\text{Kolom (4)} \times 100}{\text{Kolom (3)}}$$

$$\text{Kolom (9)} = \frac{\text{Kolom (8)} \times 1.000}{\text{Kolom (3) van bijlage A.}}$$

NOTA. — Voor de aandelen dadelijk voluit afbetaald is het statutaire maximum, waarvan sprake in kolom (3), vastgesteld als volgt :

Reeks A 45,—;	Reeks E 33,50;	Reeks I 60,—;
Reeks B 40,—;	Reeks F 39,—;	Reeks J 48,—;
Reeks C 36,50;	Reeks G 55,—;	Reeks K 43,50;
Reeks D 35,—;	Reeks H 62,50;	



BIJLAGE D
1965

DIVIDENDEN TOEGEKEND AAN DE IN SPECIEN BETAALDE
INSCHRIJVINGEN. COUPONS N° 16 BETAALBAAR BIJ HET
HOOFDBESTUUR VAN 1 JULI 1966 AF.

Reeks- nummer en letter der aandelen	Benaming der lijnen zoals ze op de aandelen voorkomt	Orde- nummer van bijlage A	Waarde van de coupon belasting niet afge- houden	Reeks- nummer en letter der aandelen	Benaming der lijnen zoals ze op de aandelen voorkomt	Orde- nummer van bijlage A	Waarde van de coupon belasting niet afge- houden
111A	Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout	2	15,04	511A	Andenne - Eghezée	30	12,58
111D	Idem	2	11,69	512A	Jambes - Samson - Andenne - Hoei	30	12,58
112A	Mechelen - Geel - Turnhout	2	15,04	513A	Lijnen van Namen	30	12,58
112F	Idem	2	13,03	514A	Andenne - Sorée - Ciney	30	12,58
115A	Antwerpen - Oostmalle-Lier	2	15,04	514B	Idem	30	11,18
116A	Turnhout - Arendonk - grens	2	15,04	515A	Eghezée - Saint-Denis - Bovesse	30	12,58
116B	Idem	2	13,37	518B	Rochefort - Wellin - Graide	30	11,18
117A	Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem	2	15,04	520B	Warnant - Lesve	30	11,18
118D	Brasschaat - Brecht - Westerlo	2	11,69	521D	Courrière - Ben-Ahin	30	9,78
122D	Turnhout - Poppel - grens	2	11,69	522D	Han-sur-Lesse naar de Grot van Han	30	9,78
212A	Gent - Zaffelare	8	7,89	526B	Taviers - Ambresin	30	11,18
213A	Deinze - Oudenaarde	8	7,89	711A	Poulseur - Sprimont - Trooz	15	6,99
214A	Gent - Wetteren - Hamme	8	7,89	712A	Hoei - Borgworm	16	8,60
220A	Wetteren - Zottegem	8	7,89	712D	Idem	16	6,69
224D	Gent - Merelbeke - Herzele - Ge- raardsbergen	8	6,14	715A	Borgworm - Oerle	16	8,60
226C	Gent - Nevele - Ruiselede	8	6,40	716A	Sint-Truiden - Oerle - Ans en uit- breidingen	17	13,42
311A	Oostende - De Panne - grens - Veurne - Adinkerke	6	46,08	716K	Idem	17	12,97
311D	Idem	6	36,08	719A	Luik - Barchon - 's Gravenvoeren	15	6,99
311H	Idem	6	63,58	719E	Idem	15	5,21
313D	Oostende - Knokke - grens - Brugge	6	36,03	722B	Hannuit - Vinalmont - Burdinne - Bierwart - Hoei en vertakking	16	7,64
313G	Idem	6	56,08	722D	Idem	16	6,69
313H	Idem	6	63,58	724C	Spa - Verviers	15	5,67
316A	Kortrijk - Wervik - Menen	5	6,92	811A	Leopoldsborg - Bree - Maaseik	17	13,42
328D	Kortrijk - Pecq	5	5,39	811D	Idem	17	10,44
328F	Idem	5	6,—	813A	Tongeren - Lanaken en uitbr.	17	13,42
331C	Kortrijk - Berchem	5	5,62	814A	Hasselt - Oerle	17	13,42
418A	Buurtlijnen van de Groep Cen- trum	10	7,15	816A	Hasselt - Leopoldsborg	17	13,42
418B	Idem	10	6,35	816G	Idem	17	16,40
418D	Idem	10	5,56	816K	Idem	17	12,97
424A	Buurtlijnen van de Groep Doornik.	11	0,44	820D	Genk - Luik - Vottem en uitbr.	17	10,44
424H	Idem	11	0,61	822A	Maaseik - Kessenich	17	13,42
				824G	Hasselt - Herk-de-Stad	17	16,40

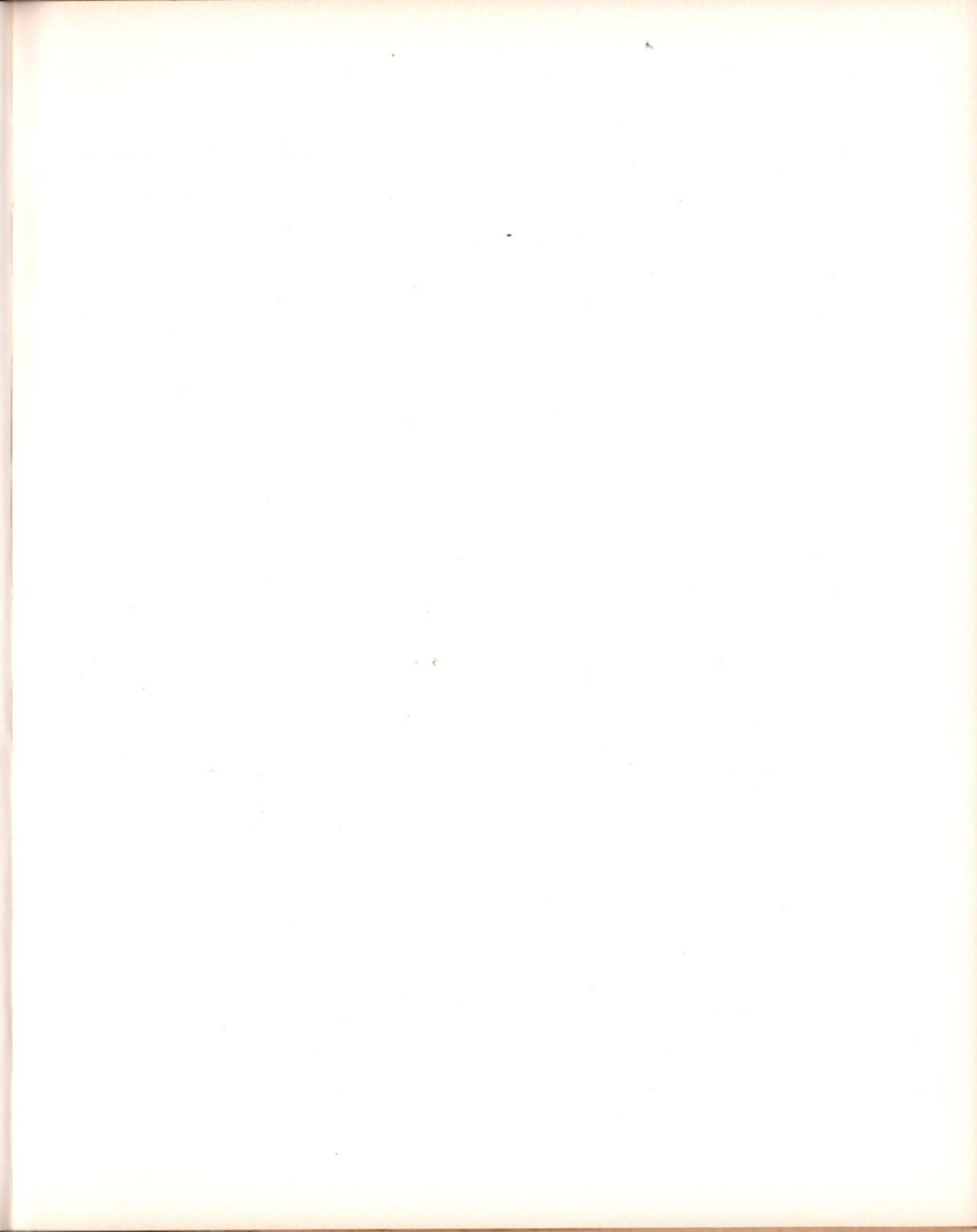
BIJLAGE E
1965

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :
KAPITALEN EN UITGAVEN VAN EERSTE AANLEG,
VOORZIENINGS- EN HERNIEUWINGSFONDSEN.

Volg- nummers	DIENSTEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
	Hoge kapitalen						
	PROVINCIE BRABANT						
1	Etterbeek - Overijse en uitbr.	835.000	13.653.964	—	12.818.964	9.747	8.775.300
2	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglom- meratie	10.000.000	19.291.235	—	9.291.235	—	13.999.431
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
3	Marchienne-au-Pont (station) - Char- leroi	415.000	788.000	—	373.000	77.279	1.645.665
4	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Ta- mines - Châtelineau en uitbr.	5.000.000	4.794.456	205.544	—	18.017	6.404.844
5	Streek van het Centrum	5.000.000	4.716.604	283.396	—	43.647	7.661.809
	PROVINCIE LUXEMBURG						
6	Streek van Houffalize	380.000	1.244.384	—	864.384	—	1.957.330
	Totaal . . . F	21.630.000	44.488.643	488.940	23.347.583	148.690	40.444.379
	Lage kapitalen						
	PROVINCIE BRABANT						
7	Streek van Leuven	4.000	4.000	—	—	34.103	4.000
8	Hoeilaart - Bosvoorde en uitbr.	3.000	3.000	—	—	133.760	3.000
9	Streek van Tienen	6.000	6.000	—	—	59.452	6.000
10	Perwijs - Waver - Overijse en uitbr.	2.000	2.000	—	—	622.350	2.000
11	Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	2.000	2.000	—	—	171.142	2.000
12	Leuven - Overijse - Terhulpen (sta- tion)	2.000	2.000	—	—	17.695	2.000

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
13	Streek van Nijvel	3.000	3.000	—	—	56.129	3.000
14	Streek van Eigenbrakel	4.000	4.000	—	—	279.140	4.000
15	Evere - Diegem - Zaventem . . . *	2.000	2.000	—	—	126.385	2.000
16	Strombeek - Bever - Vilvoorde . . *	2.000	2.000	—	—	18	1.360
17	Waterloo - Terhulpen (Sanatorium) .	2.000	2.000	—	—	1.517	1.360
18	Hannuit - Waver en uitbreidingen . .	2.000	2.000	—	—	25.731	2.000
	Totalen . . . F	34.000	34.000	—	—	1.527.422	32.720
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
19	Brugge naar de Kust	6.000	6.000	—	—	40.450	6.000
20	Brugge - Gistel - Oostende . . . *	4.000	4.000	—	—	119.169	4.000
	Totalen . . . F	10.000	10.000	—	—	159.619	10.000
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
21	Merelbeke - Zottegem	2.000	2.000	—	—	57.287	2.000
22	Zottegem - Ninove	2.000	2.000	—	—	9.564	2.000
	Totalen . . . F	4.000	4.000	—	—	66.851	4.000
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
23	Nijvel - Zinnik	2.000	2.000	—	—	54.859	2.000
	Totalen . . . F	2.000	2.000	—	—	54.859	2.000
	PROVINCIE LUIK						
24	Seraing - Rotheux - Rimièrre	3.000	3.000	—	—	9.084	3.000
25	Streek van Verviers	9.000	9.000	—	—	62.558	9.000
26	Streek van Hoei	3.000	3.000	—	—	407.936	3.000

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
27	Micheroux - Luik	3.000	3.000	—	—	118.640	3.000
28	Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu	3.000	3.000	—	—	34.476	3.000
29	Streek van Luik	6.000	6.000	—	—	191.916	—
	Totalen . . . F	27.000	27.000	—	—	824.610	21.000
	PROVINCIE LIMBURG						
30	Neerpelt - Bree - As - Genk - Diepen- beek - Hasselt *	6.000	6.000	—	—	854	6.000
	Totalen . . . F	6.000	6.000	—	—	854	6.000
	PROVINCIE LUXEMBURG						
31	Libramont - Bouillon	2.000	2.000	—	—	15.383	2.000
	Totalen . . . F	2.000	2.000	—	—	15.383	2.000
	PROVINCIE NAMEN						
32	Gedinne - Willerzie - Bourseigne- Neuve	4.000	4.000	—	—	2.500	4.000
33	Wellin - Beauraing - Franse grens naar Givet *	2.000	2.000	—	—	3.468	2.000
34	Streek van Dinant	6.000	6.000	—	—	84.266	6.000
	Totalen . . . F	12.000	12.000	—	—	90.234	12.000
	Algemene totalen . . . F	97.000	97.000	—	—	2.739.832	89.720
	Hoge en lage kapitalen F	21.727.000	44.585.643	488.940	23.347.583	2.888.522	40.534.099



AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Afgelegde kilometers	Ontvangsten	UITGAVEN	
			Exploitatie- kosten	Concurrentie- vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
A. — Hoge kapitalen				
PROVINCIE BRABANT				
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen . . .	586.400	8.915.917	8.768.804	—
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie . .	754.090	11.047.843	10.865.554	—
PROVINCIE HENEGOUWEN				
Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi . .	229.956	4.202.672	3.989.531	126.080
Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tamines - Châtelineau en uitbreidingen	788.535	11.465.443	11.159.692	—
Streek van het Centrum	891.304	14.131.666	13.699.958	—
PROVINCIE LUXEMBURG				
Streek van Houffalize	144.129	1.060.360	1.670.077	—
Totalen . . .	3.394.414	50.823.901	50.153.666	126.080

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gemerkt met een *.
De met een teken — gemerkte sommen vertegenwoordigen :
in kolom (8) het verlies op exploitatie.

EXPLOITATIEREKENING EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

UITGAVEN		Exploitatie- uitslagen	Interesten op beschikbaar kapitaal	FINANCIELE UITSLAGEN	
Algemene administratie- kosten (6)	Totalen (7) = (4) + (5) + (6)			Te verdelen winsten overeenkomstig art. 28 der statuten (10) = (8) + (9)	Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen volgens art. 38 der statuten (11) = (8) + (9)
147.113	8.915.917	—	—	—	—
182.289	11.047.843	—	—	—	—
69.344	4.185.005	17.667	—	17.667	—
189.180	11.348.872	116.571	15.042	131.613	—
233.172	13.933.130	198.536	21.877	220.413	—
17.496	1.687.573	— 627.213	—	—	627.213
838.594	51.113.340	332.774 — 627.213	36.919	369.693	627.213

DIENSTEN	Afgelegde kilometers	Ontvangsten	UITGAVEN		UITGAVEN		Exploitatie-uitslagen	Interesten op beschikbaar kapitaal	FINANCIELE UITSLAGEN	
			Exploitatie-kosten	Concurrentie-vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd	Algemene administratie-kosten	Totalen			Te verdelen winsten overeenkomstig art. 28 der statuten	Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen volgens art. 38 der statuten
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = (4) + (5) + (6)	(8) = (3) — (7)	(9)	(10) = (8) + (9)	(11) = (8) + (9)
B. — Lage kapitalen										
PROVINCIE BRABANT										
Streek van Leuven	219.710	2.405.736	3.513.330	—	—	3.513.330	—	—	—	—
Hoeilaart - Bosvoorde en uitbreiding . . .	118.587*	1.107.594*			—	1.365.593				
Streek van Tienen	117.130	1.365.593			—	1.172.190				
Perwijs - Waver - Overijse en uitbreidingen .	107.560	1.172.190			—	6.207.322				
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	555.938*	6.207.322*			—	4.344.037				
Leuven - Overijse - Terhulpen (Station) . .	366.825*	4.344.037*	4.344.037	—	—	4.344.037	—	—	—	—
	223.379*	2.434.393*	2.434.393	—	—	2.434.393	—	—	—	—
Streek van Nijvel	288.174*	2.498.586*	2.498.586	—	—	2.498.586	—	—	—	—
Streek van Eigenbrakel	123.693*	1.198.146*	1.110.459	—	19.769	1.130.228	67.918	—	67.918	—
Waterloo - Terhulpen (Sanatorium)	3.530	61.306	61.306	—	—	61.306	—	—	—	—
Hannuit - Waver en uitbreiding	57.685*	614.166*	614.166	—	—	614.166	—	—	—	—
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN										
Brugge - Kust	310.077	2.276.505	2.258.422	18.083	—	2.276.505	—	—	—	—
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN										
Merelbeke - Zottegem	158.152*	2.150.188*	2.150.188	—	—	2.150.188	—	—	—	—
Zottegem - Ninove	81.031*	616.112*	616.112	—	—	616.112	—	—	—	—
PROVINCIE HENEGOUWEN										
Nijvel - Zinnik	120.150	1.127.865	1.127.865	—	—	1.127.865	—	—	—	—

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gemerkt met een *.
 De met een teken — gemerkte sommen vertegenwoordigen :
 in kolom (8) het verlies op exploitatie.

DIENSTEN	Afgelegde kilometers	Ontvangsten	UITGAVEN	
			Exploitatie-kosten	Concurrentie-vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
PROVINCIE LUIK				
Seraing - Rotheux-Rimière	30.999*	248.175*	233.974	—
Streek van Verviers	154.597*	1.380.771*	1.380.771	—
Streek van Hoi	185.493*	2.312.432*	2.080.470	46.249
Micheroux - Luik	414.496	4.657.033	4.657.033	—
Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu	276.332	3.104.682	3.104.682	—
Streek van Luik	928.856*	12.046.600*	11.493.408	347.371
PROVINCIE LUXEMBURG				
Libramont - Bouillon	75.262*	603.530*	600.654	—
PROVINCIE NAMEN				
Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve . .	153.574*	1.114.401*	1.114.401	—
Streek van Dinant	102.989	1.241.490	2.325.584	—
	111.571*	1.084.094*		
Totale . . .	1.671.974 3.613.816*	17.412.400 39.960.547*	56.464.946	411.703
Algemene totale . . .	5.066.388 3.613.816*	68.236.301 39.960.547*	106.618.612	537.783

UITGAVEN		Exploitatie-uitslagen	Interessen op beschikbaar kapitaal	FINANCIELE UITSLAGEN	
Algemene administratie-kosten	Totalen			Te verdelen winsten overeenkomstig art. 28 der statuten	Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen volgens art. 38 der statuten
(6)	(7) = (4) + (5) + (6)	(8) = (3) — (7)	(9)	(10) = (8) + (9)	(11) = (8) + (9)
4.095	238.069	10.106	—	10.106	—
—	1.380.771	—	—	—	—
38.155	2.164.874	147.558	—	147.558	—
—	4.657.033	—	—	—	—
—	3.104.682	—	—	—	—
198.769	12.039.548	7.052	—	7.052	—
2.876	603.530	—	—	—	—
—	1.114.401	—	—	—	—
—	2.325.584	—	—	—	—
263.664	57.140.313	232.634	—	232.634	—
1.102.258	108.258.653	565.408 — 627.213	36.919	602.327	627.213

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gemerkt met een *.
De met een teken — gemerkte sommen vertegenwoordigen :
in kolom (8) het verlies op exploitatie.

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : VEREFFENING DER UITSLAGEN.

DIENSTEN	Financiële uitslagen te verde- len volgens art. 28 en 38 der statuten	Eerste dividend			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie	Voor- zienings- fonds	Tweede dividend		Reserve- fonds
		Maxi- mum volgens de statuten	Toege- kend bedrag	Percent der lekking			Totale toe- kenning	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
A. -- Hoge kapitalen									
PROVINCIE HENEGOUWEN									
Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi	17.667	22.825	17.667	77,40	—	—	—	—	—
Châtelineau - Wanfercée-Bau- let - Taminés en uitbreidingen naar Farciennes (Centrum) en Roselies	131.613 220.413	275.000 275.000	131.613 220.413	47,86 80,15	— —	— —	— —	— —	— —
Streek van het Centrum . . .									
PROVINCIE LUXEMBURG									
Streek van Houffalize	— 627.213	23.750	—	—	—	—	—	—	—
Totalen	369.693 — 627.213	596.575	369.693		—	—	—	—	—
B. — Lage kapitalen									
PROVINCIE BRABANT									
Streek van Eigenbrakel	67.918	220	220	100,—	12.186	13.878	20.817	5.204	20.817

DIENSTEN	Financiële uitslagen te verde- len volgens art. 28 en 38 der statuten	Eerste dividend			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie	Voor- zienings- fonds	Tweede dividend		Reserve- fonds
		Maxi- mum volgens de statuten	Toege- kend bedrag	Percent der dekking			Totale toe- kenning	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
PROVINCIE LUIK									
Seraing - Rotheux-Rimière . .	10.106	180	180	100,—	1.787	2.035	3.052	1.017	3.052
Streek van Hoei	147.558	188	188	100,—	26.527	30.211	45.316	15.105	45.316
Streek van Luik	7.052	330	330	100,—	1.210	1.378	2.067	345	2.067
Totalen . . .	232.634	918	918		41.710	47.502	71.252		71.252
Algemene totalen . . .	602.327 — 627.213	597.493	370.611 *		41.710	47.502	71.252 *		71.252

LEGENDE :

Kolom (2) = kolom (10) of kolom (11 van bijlage F.

$$\text{Kolom (5)} = \frac{\text{kolom (4)} \times 100}{\text{kolom (3)}}$$

$$\text{Kolom (9)} = \frac{\text{kolom (8)} \times 1.000}{\text{kolom (3) van bijlage E}}$$

In kolom (2) vertegenwoordigt de som gemerkt met een — deze door de aandeelhouders terug te betalen.

* Als dividend uit te keren winst : 441.863.

BIJLAGE H
1965

OBLIGATIELENINGEN.

AANDUIDING VAN DE LENINGEN (1)	Nog terug te betalen nominaal bedrag (2)
Lening van 1885, 2 ½ t.h. coupon juli	7.914.360
» » 1890, 3 t.h. coupons januari-juli	5.465.500
» » 1892, » » » »	7.293.000
» » 1895, » » » »	16.795.900
» » 1900, » » mei-november	28.083.600
» » 1903, » » » »	61.893.500
» » 1909, » » januari-juli	68.162.000
» » 1914, » » » »	18.879.500
» » 1922, » » » »	20.179.700
» » 1924, » » » »	40.749.600
» » 1925, » » » »	41.128.600
» » 1927, » » » »	41.853.600
» » 1928, » » » »	42.200.400
» » 1929, » » » »	85.074.100
» » 1930, » » » »	171.458.000
» » 1931, » » » »	172.726.500
» » 1932, » » » »	86.980.000
» » 1934, » » » »	88.157.700
» » 1935, » » » »	88.723.000
» » 1936, » » » »	134.700.900
» » 1956 » coupon juli (3)	204.301.000
	1.432.720.460

(3) Niet publiek uitgegeven lening.



**IMPRIMERIE
LOUVIÉROISE**

TYPO - OFFSET

473, CHAUSSEE
HAINE - ST - PIERRE
TÉL. (064) 225.61