



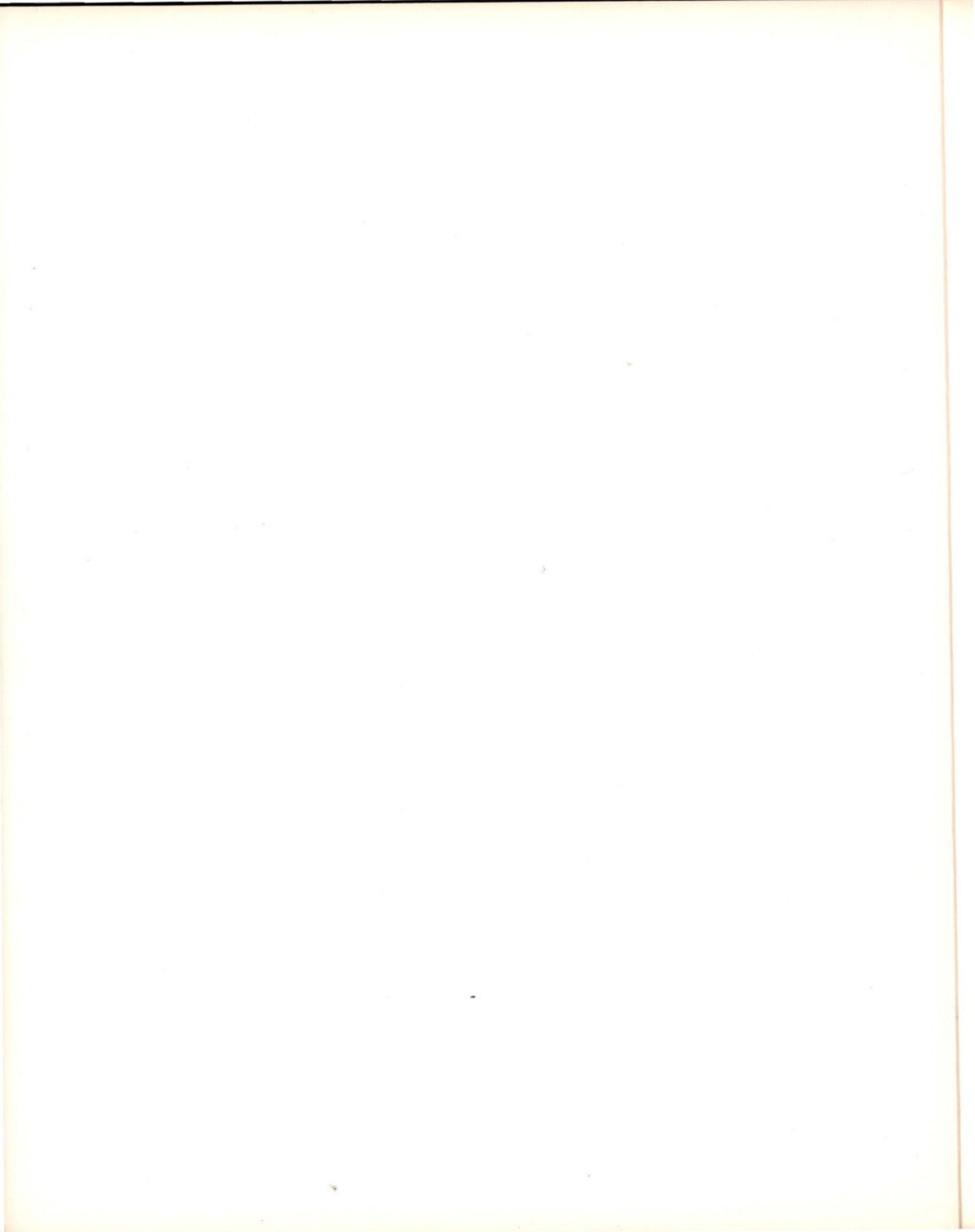
N M V B

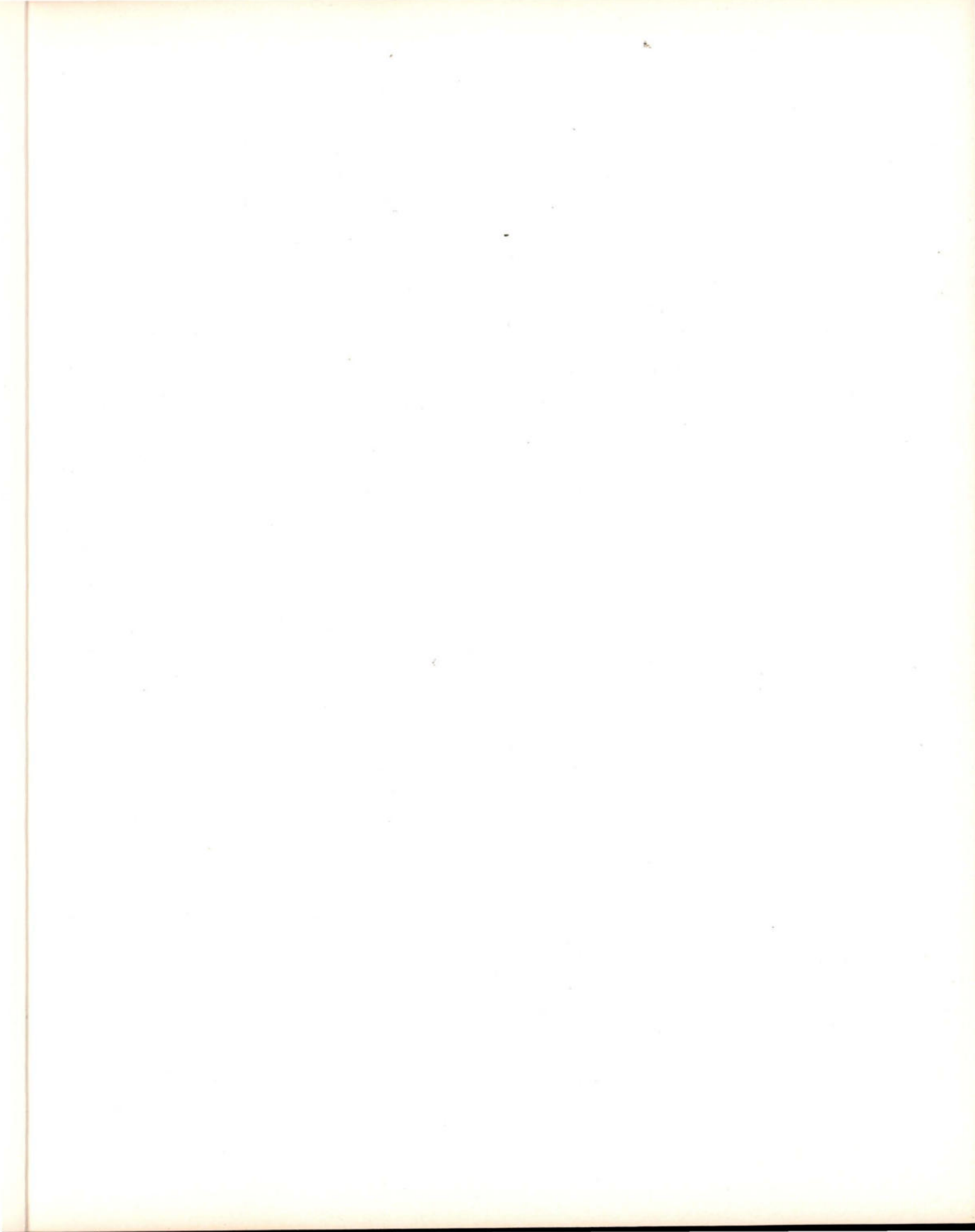
NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN

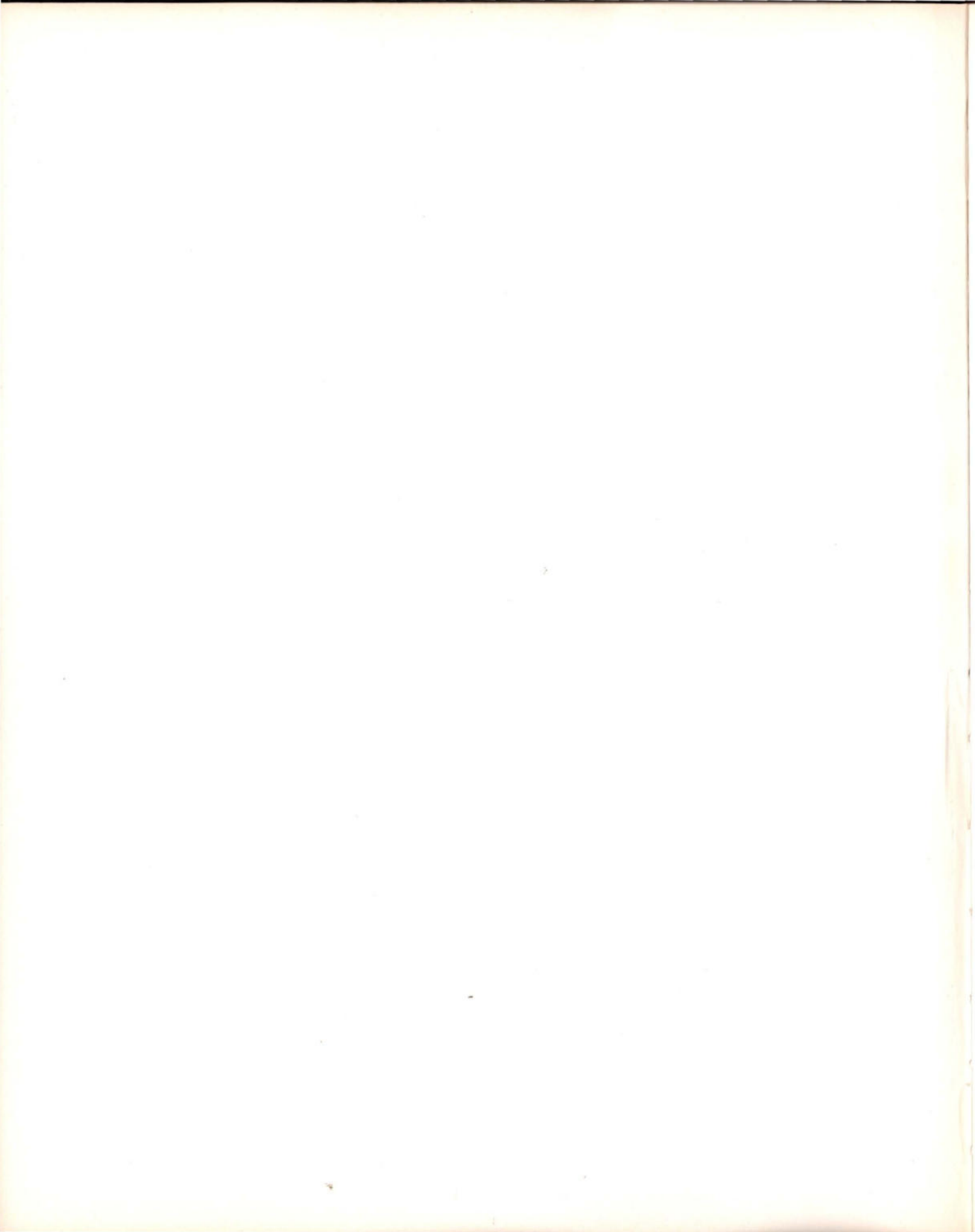
VERSLAGEN

MAATSCHAPPELIJK
DIENSTJAAR

1 9 6 6





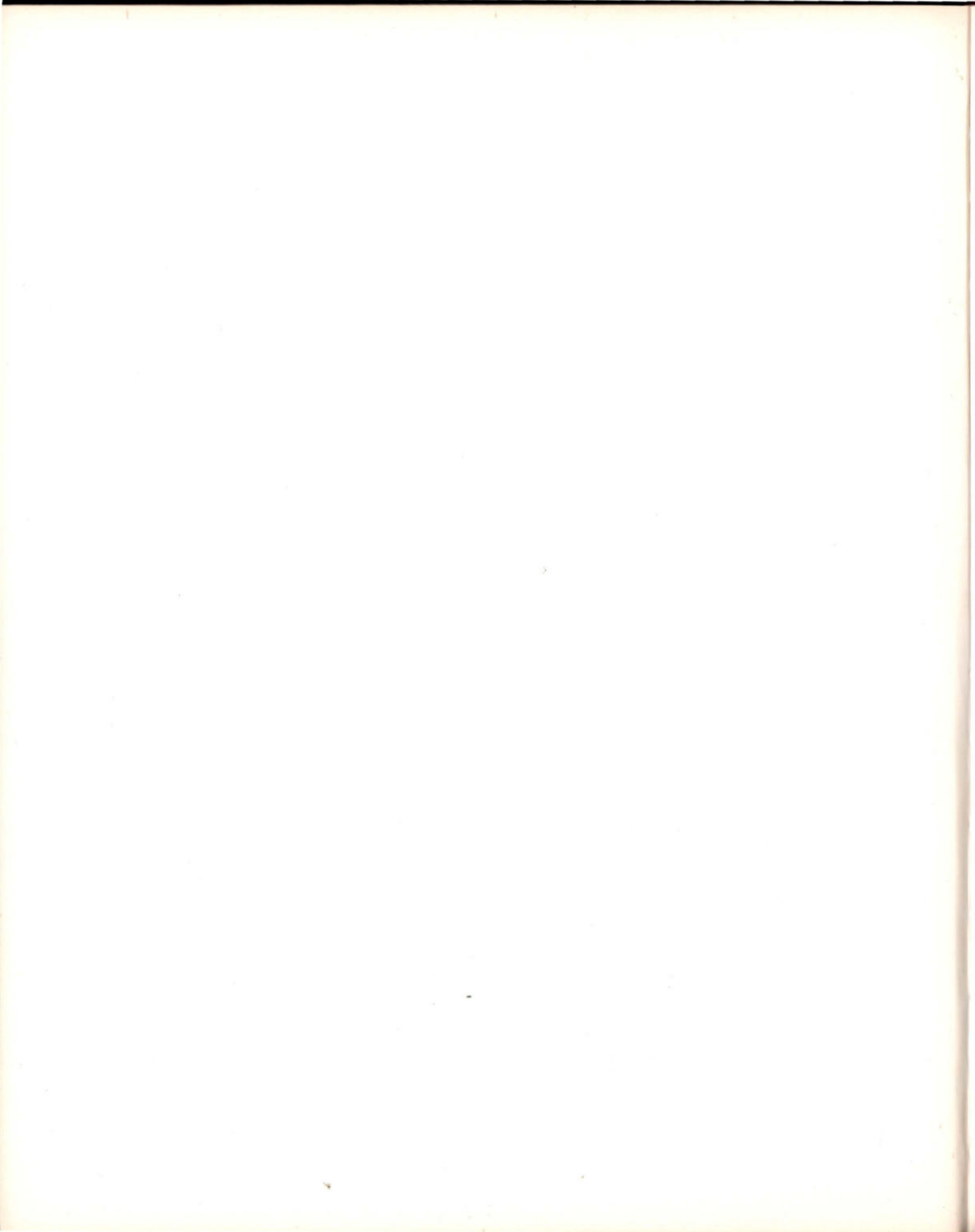


N M V B

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPoorWEGEN

VERSLAGEN

1966



KONINKRIJK BELGIË

NATIONALE
MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPOORWEGEN

VERSLAGEN

uitgebracht door

DE RAAD VAN BEHEER

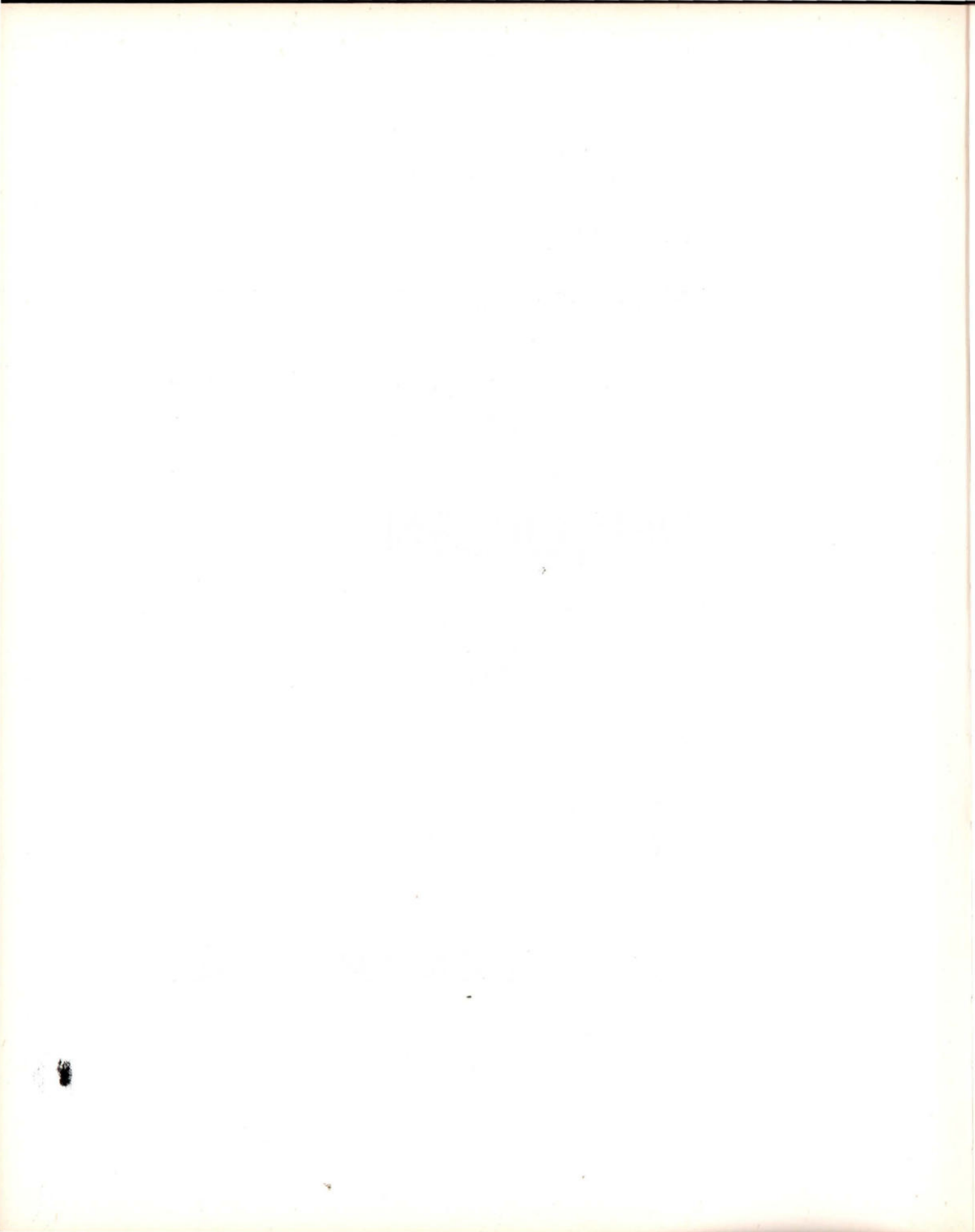
en door

HET COMITÉ VAN TOEZICHT



DIENTSTJAAR 1966

82^{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 J. ALLES F. MONCHY L. D'HAESELEER
<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 C. LECLERE E. COURTOY
----------------	--

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 Directeur
<i>Exploitatie :</i>	De h. A. VALCKE Directeur

Maatschappelijke zetel :

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

GEWESTELIJKE DIRECTIES

GROEP ANTWERPEN :

Groepshoofd : de h. N. VAN HABOST, 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, 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, Directeur.
Gewestelijke zetel : rue Saint-Nicolas, 70, Luik. Tel. 04/52.00.18.

GROEP LIMBURG :

Groepshoofd : de h. L. VAN AUTGAERDEN, Directeur.
Gewestelijke zetel : Grote Breemstraat 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.

bladwijzer

verslag uitgebracht door de raad van beheer

blz.

BEHEER 13

ONGEVALLLEN-VOORZORGSM AATREGELEN EN BEHEER 14

PERSONEEL 25

NET

Vergunningen en machtigingen 37

Kapitalen 37

TECHNISCHE DIENSTEN

Vaste installaties 39

Sporen 39

Gebouwen 39

Elektrische energie 42

Kunstwerken 42

Rollend materieel 43

Aanschaffingen 43

Ombouwingen 43

Desaffectaties 43

Effectief op 31 december 1966 43

Vooruitzichten voor het jaar 1967 45

Vaste installaties 45

Sporen 45

Gebouwen 46

Elektrische energie 47

Rollend materieel 47

EXPLOITATIE

Geëxploiteerde lijnen 49

Spoorlijnen 49

Openbare autobusdiensten 52

Speciale autobusdiensten 52

Tarieven 52

Exploitatieuitslagen 56

Spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten (regime 1931) 56

Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924) 57

	blz.
<i>Statistieken over de reizigers- en de goederendiensten</i>	57
Reizigersvervoer	57
Goederenvervoer	59
Verdeling van de totale ontvangst	60
Doorlopen afstanden	60
Aantal geboden plaatsen-kilometer	61

COMMENTAAR

Uitwerking van de taksen die op de exploitatie drukken	63
Financiële uitkomsten van 1966	65
Vergelijking van de algemene uitslagen van 1965 met die van 1966	71
Evolutie van de exploitatieontvangsten en -uitgaven per aard van inkomsten en lasten	72
Structuur van het net	76
Evolutie van het verkeer	79
Opvoering van de produktiviteit	81
Conclusies	87

FINANCIEN

<i>Algemene administratiekosten</i>	89
<i>Ontleding van de balans</i>	90
Balans per 31 december 1966	98

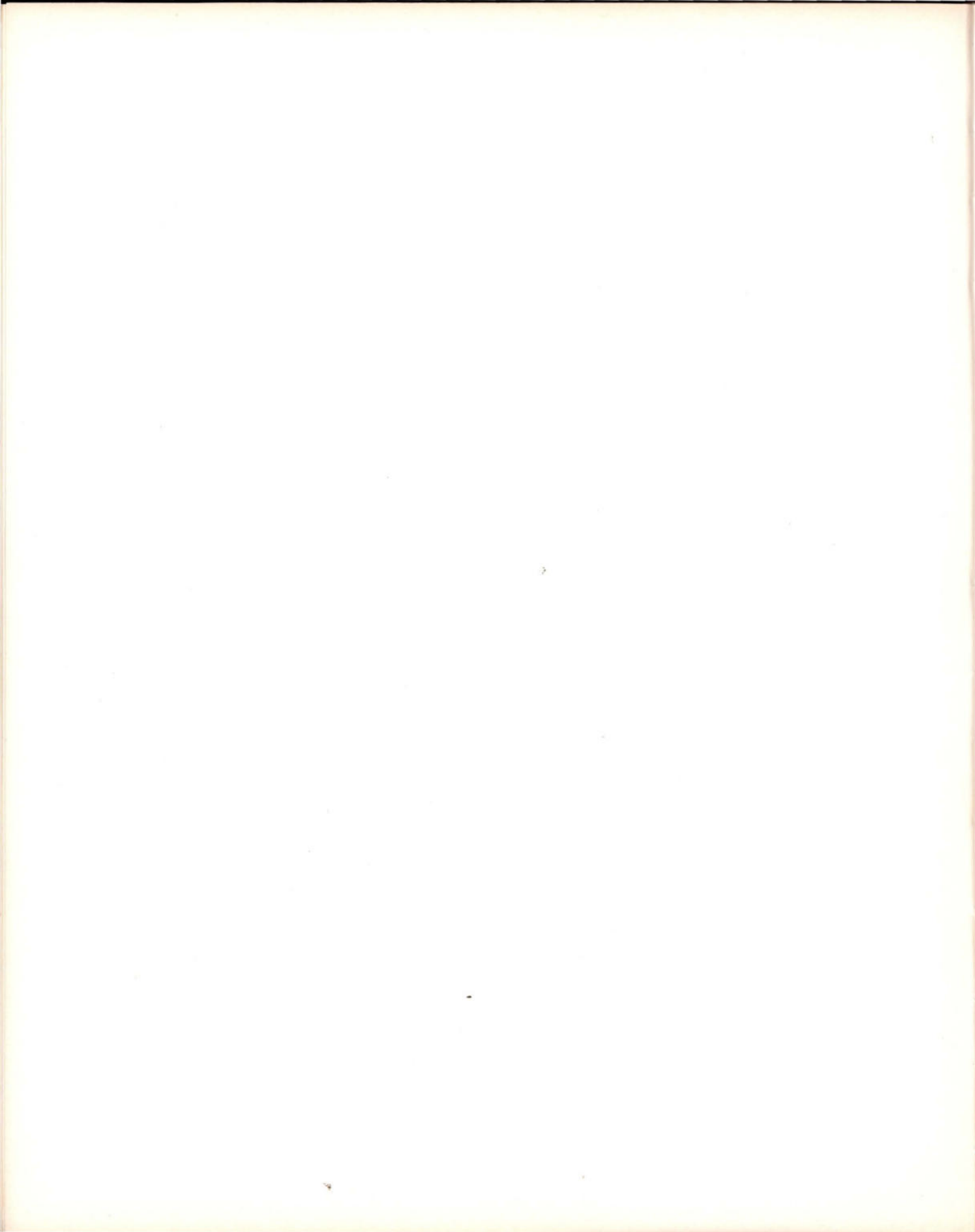
verslag uitgebracht door het comité van toezicht	103
---	-----

BIJLAGEN:

A. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies	107
B. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Rekeningen en uitslagen der exploitatie	110
C. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Verdeling van de winsten	114
D. <i>Dividenden toegekend aan de in speciën betaalde inschrijvingen</i>	115
E. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings- en hernieuwingsfondsen	116
F. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Exploitatierekening en exploitatieuitslagen	120
G. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Vereffening der uitslagen	126
H. <i>Obligatieleningen</i>	128

verslag

uitgebracht door de raad van beheer



beheer

Bij koninklijk besluit van 12 mei 1966, en krachtens de bepalingen van het koninklijk besluit van 14 oktober 1937, werd het mandaat van de h. André, voorzitter van de Raad van beheer, tot 13 juni 1967 verlengd.

Bij koninklijk besluit van 12 mei 1966 werd de h. F. Monchy tot beheerder benoemd, in vervanging van de h. Dyck, en de algemene vergadering der aandeelhouders van 31 mei 1966 heeft in die zelfde hoedanigheid de h. L. D'haeseleer benoemd, in vervanging van de h. Vanderpoorten.

Bedoelde algemene vergadering heeft de h. E. Courtoy, gedeputeerde van de provincie Brabant, tot lid van het Comité van toezicht verkozen, in vervanging van de h. Van Bever, en het mandaat van de hh. Loncke, Nartus, De Wilde, van Put, Latin, Stiévenart, Luc en Leclère, aftredende commissarissen, hernieuwd.

*
* *

Behandeling van de kinderbijslag per ordinator

In uitvoering van een ontwerp dat reeds in 1954 werd opgevat is de Algemene Inspectie overgegaan tot het behandelen per ordinator van de kinderbijslag en aanverwante voordelen voor de rechthebbenden van de loontrekkende agenten der groepen en van de aanvullende kinderbijslagen van de N.M.V.B. voor de rechthebbenden van de oud-loontrekkenden, begunstigden van de K.V.I. (Kas voor uitkering van toelagen aan invalide geworden agenten van de N.M.V.B.).

ONGEVALLEN - VOORZORGSMATREGELEN EN BEHEER

I. ARBEIDSONGEVALLEN

1966	Aantal	Doden	Bestendige gedeeltelijke onbekw.	Tijdelijke onbekw.	Zonder werkverlet
Ongevallen in dienst .	326	—	9	125	192
— loontrekkenden .	312	—	9	123	180
— weddetrekkenden .	14	—	—	2	12
Ongevallen op de weg van het werk	79	1	6	55	17
Totalen	405	1	15	180	209

In 1965 bedroeg het gezamenlijke aantal ongevallen in dienst en op de weg van het werk 459 ; er is dus, voor 1966, een vermindering van ongeveer 12 %. Zo het aantal van de rubriek « Doden » onveranderd bleef, zijn de gevallen van onbekwaamheid ook merkkelijk afgenomen. Tegen 21 gevallen van bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid en 236 van tijdelijke onbekwaamheid in 1965, werden, in 1966, nog slechts respectievelijk 15 en 180 ongevallen geboekt.

A. Ongevallen in dienst

1. Aantal ongevallen en hun lichamelijke gevolgen

Het aantal ongevallen in dienst bedroeg, in 1966, 326 tegen 361 in 1965. Er werd geen enkel dodelijk ongeval geregistreerd, tegen 1 geval in 1965. De gevallen van bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid zijn van 16 op 9 gevallen.

2. Aantal ongevallen met werkverlet, overkomen aan loontrekkenden

Het aantal ongevallen met werkverlet, overkomen aan de loontrekkende agenten van de exploitatiegroepen, bedraagt 132 in 1966, tegen 169 in 1965, d.i. een vermindering van ongeveer 22 %.

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

Groep	1964	1965	1966
Antwerpen	13	14	13
Oost-Vlaanderen	4	6	6
Henegouwen	85	74	43
Namen-Luxemburg	14	8	4
Luik	1	1	1
Brabant	55	49	49
Limburg	5	2	4
West-Vlaanderen	10	15	12
Net	187	169	132
Voor 100 loontrekkenden	2,8	2,6	2,1

Het diagram fig. 1 geeft de schommeling weer van de frequentievoet en van de graad van ernst tijdens de laatste 10 jaren.

3. Veiligheidswedstrijd

In de permanente veiligheidswedstrijd werden tijdens het jaar 1966 zeer verdienstelijke resultaten geboekt, namelijk :

4.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

de ploeg n° 4 van Luik, Personeel Omal-Verlaine-Wanze	68 agenten
---	------------

2.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

de ploeg n° 2 van Henegouwen, W.W. La Louvière + Gebouw te Bergen	40 agenten
de ploeg n° 2 van Luik, Personeel Bitsingen - Oerle	48 agenten
de ploeg n° 6 van Luik, Personeel Bressoux - Rocourt	122 agenten
de ploeg n° 12 van Luik, Werkplaats van St-Gilles	40 agenten

1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

de ploeg n° 5 van Antwerpen, Beweging Mechelen - Heist-op-den-Berg	110 agenten
de ploeg n° 6 van Antwerpen, Beweging Aarschot - Tremelo - Mechelen - Rumst - Herentals	84 agenten
de ploeg n° 13 van Antwerpen, W.W. van de provincie Antwerpen	53 agenten
de ploeg n° 6 van Oost-Vlaanderen, Personeel Hofstade - Herzele - Oudenaarde	53 agenten
de ploeg n° 16 van Henegouwen, Beweging Casteau - St-Ghislain - Quévy - Roisin	56 agenten
de ploeg n° 4 van Namen-Luxemburg, Werkplaats te Andenne	105 agenten
de ploeg n° 5 van Namen-Luxemburg, Beweging van Luxemburg	63 agenten
de ploeg n° 1 van Luik, Beweging St-Gilles	101 agenten
de ploeg n° 11 van Luik, Werkplaats te St-Gilles	40 agenten
de ploeg n° 4 van Limburg, Personeel Bilzen - Bree - Genk - Lanaken - Maaseik	196 agenten
de ploeg n° 3 van West-Vlaanderen, Werkplaatsen Assebroek - Diksmuide - Ieper - Kortrijk	40 agenten

Op 31 december 1966 hadden ook andere ploegen uitstekende resultaten bereikt. Wij vermelden :

- | | |
|---|-------------|
| 1. de ploeg 1 van Limburg « Werkplaats en onderhoud Hasselt » (111 agenten) | 2.998 dagen |
| 2. de ploeg 10 van Luik « Personeel Eupen - Spa - Warzée » (85 agenten) | 1.796 dagen |
| 3. de ploeg 21 van Brabant « Werkplaats te Kuregem » (40 agenten) | 1.493 dagen |
| 4. de ploeg 1 van West-Vlaanderen « Beweging Assebroek - Diksmuide - Koekelare - Zwevezele - Veurne » (115 agenten) | 1.429 dagen |
| 5. de ploeg 15 van Brabant « Werkplaats te Kessel-Lo » (76 agenten) | 1.410 dagen |
| 6. de ploeg 1 van Antwerpen « Beweging Turnhout » (82 agenten) | 1.370 dagen |

ARBEIDSONGEVALLEN

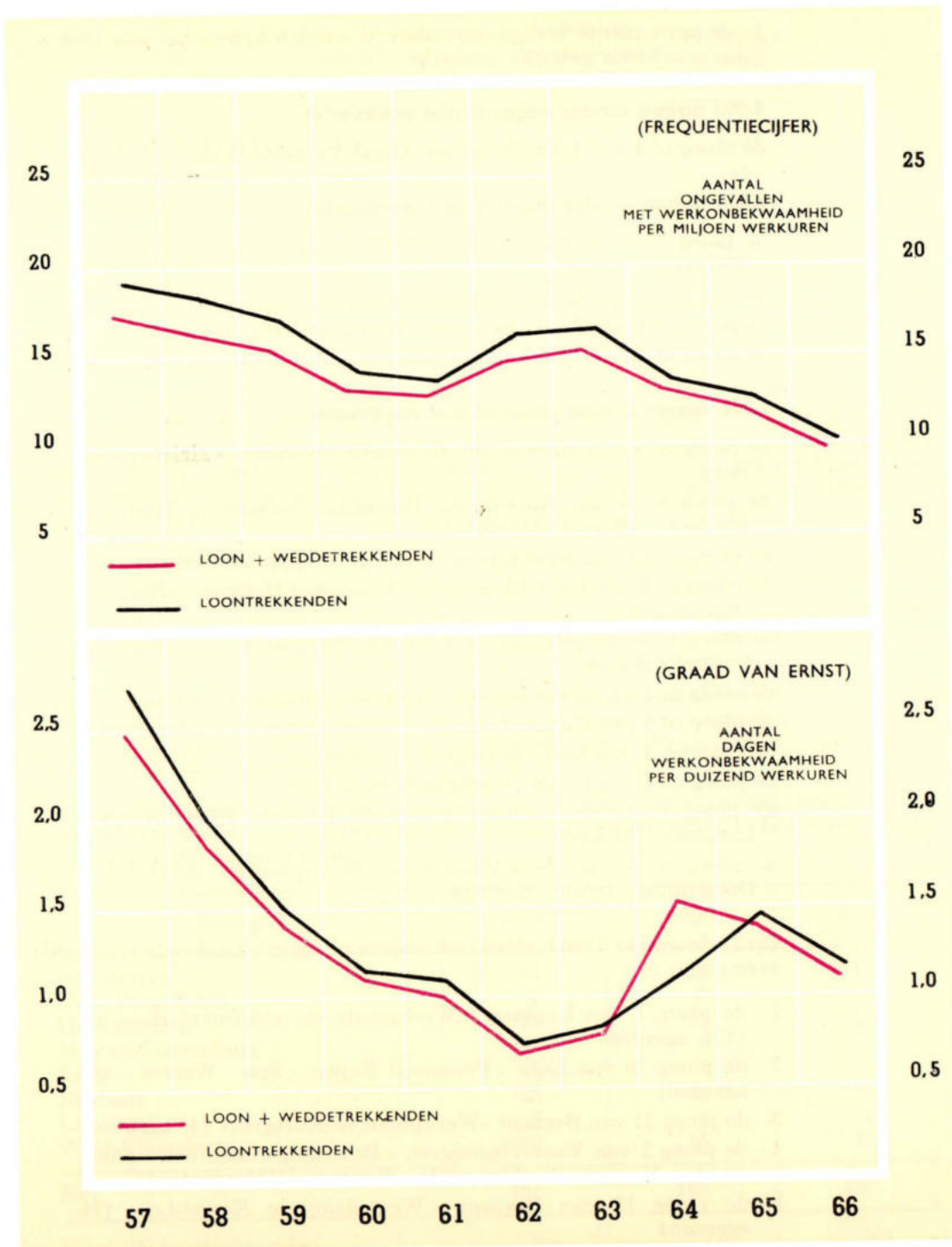


Fig. 1.

B. Ongevallen op de weg van het werk

Er hebben zich, in 1966, 79 ongevallen op de weg van het werk voorgedaan, tegen 98 in 1965, zegge een vermindering van ongeveer 19 %.

Tijdens het jaar 1966 werden 1 dodelijk ongeval en 6 ongevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid geregistreerd, tegen 5 gevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid in 1965.

Deze nieuwe afneming van het totale aantal ongevallen mag worden toegeschreven aan de ontwikkeling van de zin voor veiligheid ten gevolge van de aanhoudende actie, die op alle vlakken wordt gevoerd in het kader van het voorkomen van ongevallen.

C. Graad van ernst en financiële lasten

Het teruglopen van het aantal ongevallen, en namelijk van de erge gevallen (doden en B.G.O.), ging niet gepaard met een gelijkwaardige afneming van de belangrijkheid der schadelijke gevolgen. De 21 gevallen van B.G.O. van 1965 waren geschat op 223 graden blijvende invaliditeit, terwijl de gevolgen van de in 1966 geregistreerde 15 gevallen op ± 246 graden invaliditeit geraamd werden. Deze verergering vloeit voort uit één enkel geval waarvan de geneeskundige evolutie een B.G.O. van ± 80 % laat voorzien.

Rekening houdend met dat ernstige geval en met de terugslag van de verhoging der bezoldigingsbarema's op de berekening van de vergoedingen, werd de vermoedelijke totale financiële last geschat op ongeveer 8.200.000 fr., d.i. 1.412 fr. per agent in dienst, tegen 821 fr. die voor 1965 waren voorzien.

II. ONGEVALLLEN-DERDEN

A. Ongevallen-Spoor (afgelegde km : 16.126.994)

	Schade- gevallen	Doden	Gewonden	
			zwaar	licht
Ontsporingen	82	—	—	2
Aanrijdingen met spoorvoertuigen	42	—	—	64
Aanrijdingen met weggebruikers	1.712	20	32	278
— auto's	1.616	4	21	239
— moto's en rijwielen	35	5	5	15
— voetgangers	41	11	6	24
— andere weggebruikers	20	—	—	—
Ongevallen overkomen aan reizigers	224	—	10	186
Ongevallen aan het materieel en aan de installaties	287	2	2	7
Andere ongevallen	99	—	1	20
Dienstonderbrekingen met ontvangst-verlies	306	—	—	—
Totalen	2.752	22	45	557

1. Frequentiecijfer

Het frequentiecijfer, berekend op basis van het aantal afgelegde km, cijfer dat sedert 1959 ononderbroken steeg, heeft zich in 1966 eindelijk gestabiliseerd. In 1959 was dat cijfer 113,2 ongevallen per 1 miljoen afgelegde km ; het steeg geleidelijk tot 171 in 1965, cijfer dat in 1966 stand heeft gehouden. Tegenover de inkrimping van de spoorexploitatie (9 % vergeleken met 1965) is het aantal in 1966 geregistreerde ongevallen in dezelfde verhouding verminderd en daalde van 3.029 tot 2.752.

In tegenstelling met de vorige jaren is het frequentiecijfer van de aanrijdingen met weggebruikers met 3 % verminderd (106,2 tegen 109,3 in 1965) ; dat van de exploitatieongevallen daarentegen (ontsporingen en aanrijdingen tussen spoorvoertuigen), dat in 1965 daalde, steeg van 5,2 tot 7,7.

2. Lichamelijke gevolgen

Zo de frequentie van de ongevallen stationair bleef in verhouding tot het vorige dienstjaar, was dit niet het geval voor de lichamelijke gevolgen. Inderdaad steeg het frequentiecijfer van het aantal gewonde of gedode personen per 1 miljoen afgelegde km van 28,9 in 1965 tot 38,7 in 1966.

Die zeer gevoelige verergering vindt haar oorsprong in de gevolgen van de aanrijdingen met de weggebruikers ; in deze categorie stijgt het aantal doden van 9 tot 20, dat van de zwaargewonden van 18 tot 32 en dat van de lichtgewonden van 190 tot 278. De cijfers van deze categorie werden vooral beïnvloed door een zeer erg ongeval overkomen aan een overweg te Péronnes, waar een aanhangwagen van een buurttrein die bijna de weg was overgestoken om op eigen bedding te komen, met kracht langs achter door een zware vrachtwagen werd aangereden, ontspoorde en de voorgevel van een hoekgebouw inbeukte. Dit ongeval veroorzaakte 2 doden, 15 zwaargewonden en 114 lichtgewonden. Zo komt het, dat voor het geheel van de ongevallen op het spoornet het aantal lichtgewonden van 460 tot 557 steeg, dat van de zwaargewonden van 31 tot 45 en dat van de doden van 20 tot 22. Zo het aantal doden ongeveer op hetzelfde peil bleef, moet men nochtans op de spectaculaire stijging van het aantal doden bij aanrijdingen met andere weggebruikers wijzen (20 in 1966, tegen 9 in 1965). Voor de categorieën « motorrijders, fietsers en voetgangers » alleen reeds telt men in totaal 16 doden tegen 2 in 1965.

De slachtoffers van lichamelijke ongevallen, onderverdeeld in reizigers en weggebruikers, zijn als volgt over de laatste twee dienstjaren gespreid :

	Reizigers		Weggebruikers	
	1965	1966	1965	1966
Doden	3	2	17	20
Zwaargewonden	9	26	22	19
Lichtgewonden	291	414	169	143
Totalen	303	442	208	182

3. Verantwoordelijkheid en financiële lasten

Op de 2.752 geregistreerde ongevallen schijnt de burgerlijke verantwoordelijkheid van de Nationale Maatschappij bij 486 gevallen (zegge 18 %) betrokken te zijn.

De vermoedelijke totale financiële last werd op ongeveer 10.400.000 fr. geschat, zegge 6.469 fr. per 10.000 afgelegde km, tegen 3.549 fr. die voor 1965 waren voorzien.

4. Het diagram fig. 2 geeft de evolutie van het risico en van de financiële lasten tijdens de laatste tien jaren weer.

ONGEVALLEN - DERDEN - SPOOR

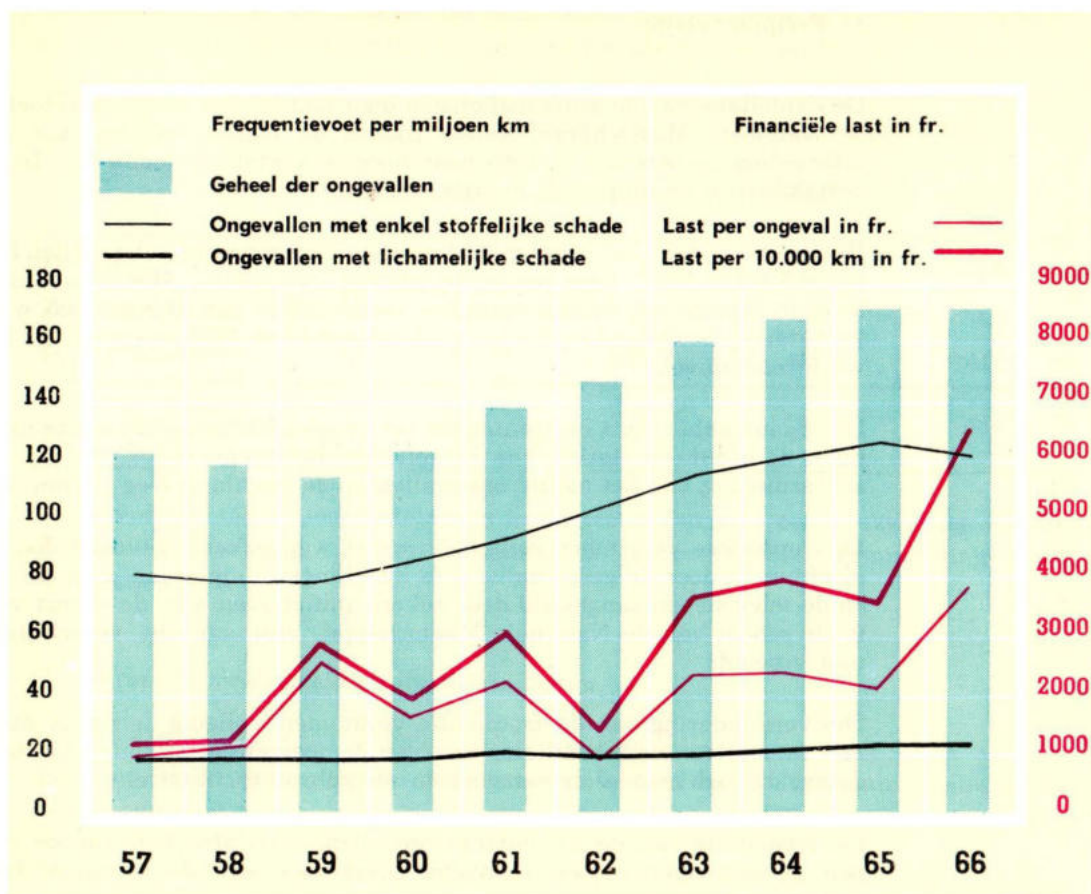


Fig. 2.

B. **Ongevallen-Weg** (afgelegde km : 98.862.711)

	Schade- gevallen	Doden	Gewonden	
			zwaar	licht
Exploitatieongevallen (slippen, enz.)	79	—	1	24
Aanrijdingen met andere weggebruikers	4.026	17	57	658
— auto's	3.641	9	29	510
— moto's en rijwielen	165	4	22	86
— voetgangers	64	4	6	53
— voertuigen op sporen	61	—	—	7
— andere weggebruikers	95	—	—	2
Ongevallen overkomen aan reizigers	407	1	17	356
Ongevallen aan het materieel van de Nationale Maatschappij	296	—	—	1
Andere verkeersongevallen en allerlei Dienstonderbrekingen met ontvangst- verlies	439	2	8	63
	56	—	—	—
Totalen	5.303	20	83	1.102

1. *Frequentiecijfer*

De exploitatie van de autobusdiensten door middel van voertuigen toebehorende aan de Nationale Maatschappij kende tijdens de laatste twintig jaar een constante uitbreiding en bereikte in 1965 haar hoogste aantal afgelegde km. In 1966 bleef dit gestabiliseerd en ging zelfs lichtjes achteruit (0,2 %).

Het aantal tijdens het afgelopen dienstjaar geregistreerde ongevallen bedraagt 5.303, tegen 5.439 in 1965, zegge een vermindering van 2,5 %. Het frequentiecijfer, berekend in functie van de afgelegde km, daalde aldus van 54,9 tot 53,6, wat een nieuwe verbetering betekent van 2,4 % op de toestand van 1965, die reeds als uiterst gunstig werd beschouwd.

Die op het gebied van de frequentie der ongevallen geboekte goede uitslagen bevestigen de algemene statistieken betreffende het wegverkeer, die op een algemene achteruitgang van het aantal ongevallen op de openbare weg wijzen.

De campagnes voor meer veiligheid in het wegverkeer, gevoerd door de openbare machten en door de gespecialiseerde instellingen, bijgestaan door de pers, de radio en de televisie, en aangevuld door zekere initiatieven van de dienst voor veiligheid in de schoot van de Nationale Maatschappij, zijn aan dit verschijnsel voorzeker niet vreemd.

Die vermindering van de frequentie vindt men volledig terug in de aanrijdingen met de andere weggebruikers, waarvan de percentvoet van 42,2 tot 40,7 daalt, daling die zich over al de categorieën weggebruikers uitstrekt.

De frequentie van de exploitatieongevallen, zoals afwijken van de rijweg en slippen, evenals van deze der ongevallen overkomen aan de reizigers, blijft ongeveer stationair.

2. Lichamelijke gevolgen

In tegenstelling met het aantal geregistreerde ongevallen is het frequentiecijfer van het aantal slachtoffers (doden en gewonden samen) per 1 miljoen afgelegde km lichtjes gestegen en gaat van 11,5 naar 12,2, verergering die zich over al de soorten ongevallen spreidt.

Wat de erge lichamelijke gevolgen betreft, stelt men eensdeels een vermindering van het aantal doden van 27 tot 20 vast en, anderdeels, een verhoging van het aantal zwaargewonden waarvan het aantal van 62 tot 83 stijgt. De botsing tussen twee autobussen te Bouge is hieraan niet vreemd; die botsing alleen maakte 90 gewonden waaronder 11 nogal ernstig.

De vermindering van het aantal doden vindt men terug in de aanrijdingen met autovoertuigen (9 doden tegen 15 in 1965), terwijl de verhoging van het aantal zwaargewonden niet alleen gelokaliseerd is in de aanrijdingen met andere autovoertuigen (29 tegen 19 in 1965) maar eveneens in de categorie van de fietsers (22 tegen 17) en van de reizigers (17 tegen 9). Voor de voetgangers daarentegen vermindert het aantal doden en zwaargewonden respectievelijk van 5 tot 4 en van 12 tot 6.

De slachtoffers van de lichamelijke ongevallen, onderverdeeld in reizigers en weggebruikers, zijn voor de jongste twee dienstjaren als volgt gespreid :

	Reizigers		Weggebruikers	
	1965	1966	1965	1966
Doden	2	1	25	19
Zwaargewonden	14	30	48	53
Lichtgewonden	579	690	496	412
Totalen	595	721	569	484

Zoals voor de tak « spoor » stelt men in de sector-reizigers een verzwaring van de lichamelijke gevolgen vast, terwijl voor de weggebruikers een vermindering wordt waargenomen.

3. Verantwoordelijkheid en financiële lasten

Voor 2.749 van de 5.303 in 1966 overkomen ongevallen, zegge voor 52 % van de gevallen, blijkt de burgerlijke verantwoordelijkheid van de Nationale Maatschappij betrokken te zijn.

De vermoedelijke totale financiële last werd geraamd op circa 33.200.000 fr., zegge 3.357 fr. per 10.000 afgelegde km. tegen 3.307 fr. die voor 1965 waren voorzien.

4. Het diagram fig. 3 geeft de evolutie van het risico weer, evenals van de financiële lasten tijdens de jongste 10 jaren.

ONGEVALLEN - DERDEN - AUTO

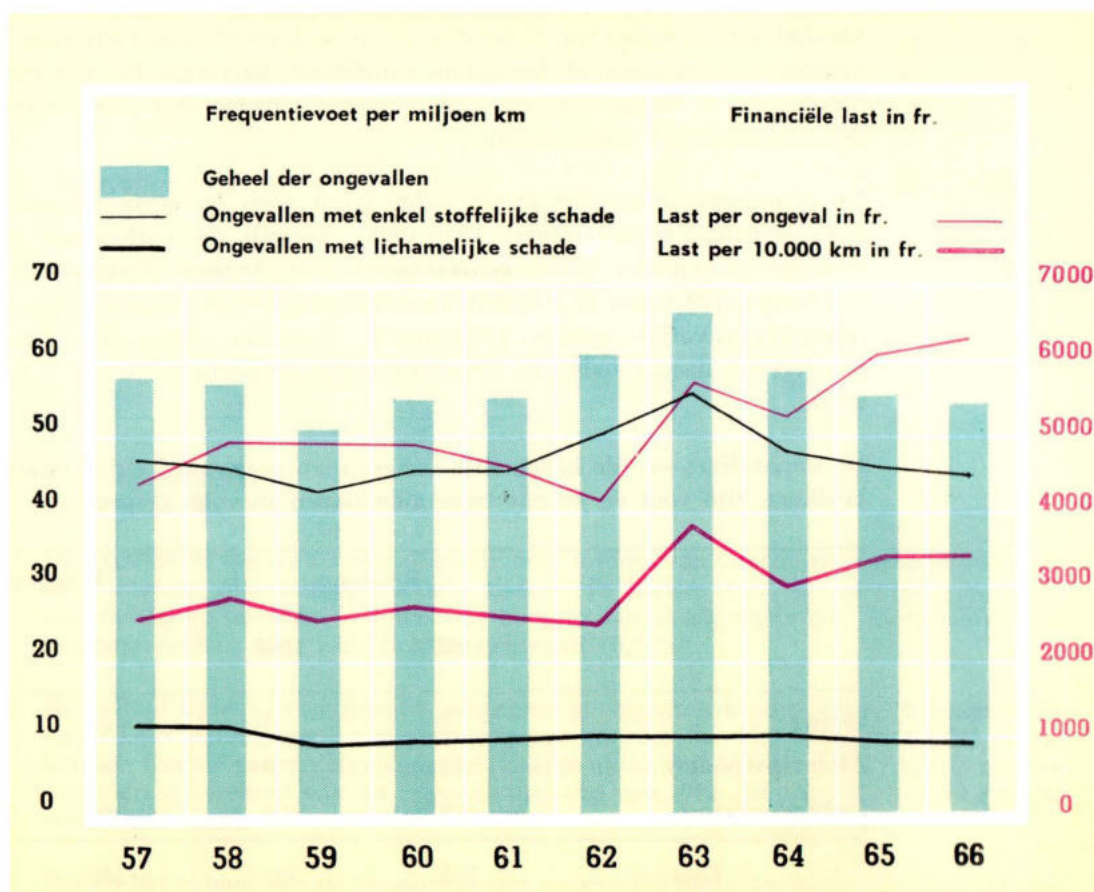


Fig. 3.

III. RISICO BRAND

Vergelijkende tabel van de tijdens de drie jongste jaren geregistreerde schadegevallen.

	Aantal schadegevallen		
	1964	1965	1966
Gebouwen en installaties	5	2	3
Spoorvoertuigen	75	55	60
Autobussen en andere wegvoertuigen	17	7	14
Aanwonenden	1	—	—
Totaal	98	64	77

Na een gevoelige daling van de branden en van de gevallen van begin van brand in 1965, is hun aantal in 1966 lichtjes gestegen.

Er valt evenwel geen enkel erg schadegeval te vermelden. Het belangrijkste is de gedeeltelijke vernieling van een autobus waarvan de herstelling ongeveer 80.000 fr. heeft gekost.

De vermoedelijke totale financiële last van die schadegevallen zal de 200.000 fr. niet overschrijden.

IV. BEHEER VAN HET VERZEKERINGSFONDS — BALANS

Over te dragen op 31-12-1965	:	176.806.026 fr.	
Premiën en interesten in 1966	:	65.202.546 fr.	
Totaal	:		242.008.572 fr.
Uitgaven in 1966	:	39.442.981 fr.	
Hangende zaken op 31-12-1966	:	108.000.000 fr.	
Tussenkost algemene administratiekosten	:	10.000.000 fr.	
Totaal	:		<u>157.442.981 fr.</u>
Verzekeringsfonds op 31-12-1966	:		<u><u>84.565.591 fr.</u></u>

Vergeleken met 1965 heeft het verzekeringsfonds een lichte vermindering ondergaan, daar het saldo van 85.306.026 fr. tot 84.565.591 fr. is gedaald.

SCHOMMELING VAN HET EFFECTIEF

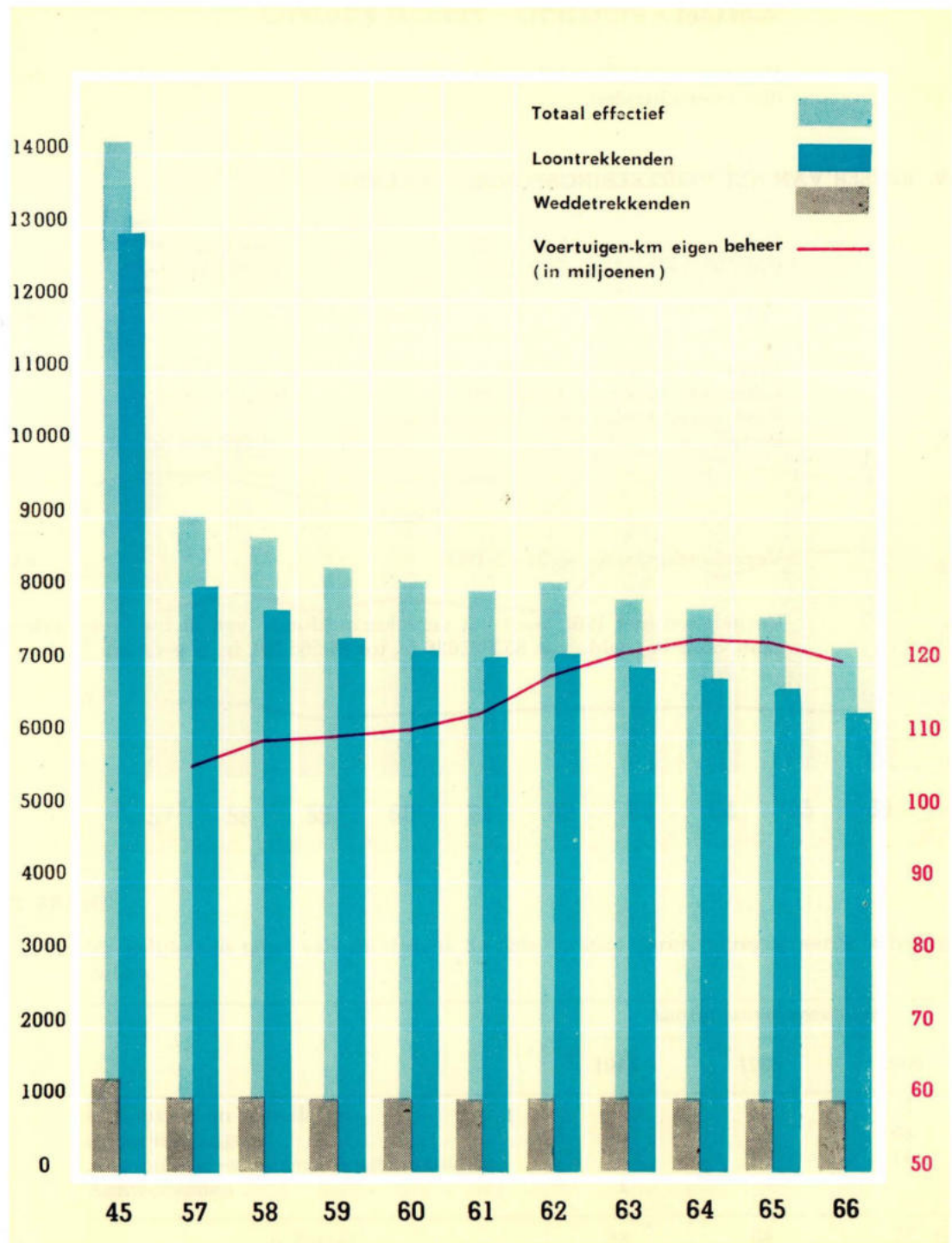


Fig. 4.

personeel

EFFECTIEF

Tussen 1 januari en 31 december 1966 werd de getalsterkte van het personeel van 7.568 tot 7.158 ambtenaars en agenten, zegge met 410 eenheden, verminderd.

Zoals in onderstaande tabel is weergegeven, vloeit die vermindering voort uit het feit dat 689 eenheden de maatschappij verlieten, wat gedeeltelijk werd gecompenseerd door 247 aanwervingen en 32 heraanwervingen.

Schommeling van het personeel

Aard van de beweging	Aantal agenten	% (effectief op 31-12-66 = 100)
Vrijwillig vertrek	171	2,39 %
Afdanking	79	1,10 %
Overlijden	43	0,60 %
Oppensioenstelling	387	5,41 %
Oproep onder de wapens	6	0,08 %
Onbezoldigd verlof	3	0,04 %
Aantal vertrekken (A)	689	9,63 %
Aanwervingen	247	3,45 %
Teruggekomen in actieve dienst :		
gedemobiliseerd	7	0,10 %
terug in dienst geroepen	25	0,35 %
Totaal der indiensttredingen (B)	279	3,90 %
Vermindering van het effectief (A) — (B)	410	5,73 %

BEZOLDIGINGEN

De uitgave voor de rechtstreekse bezoldigingen in 1966 bedroeg 972.805.693 fr., tegen 896.259.758 fr. voor het dienstjaar 1965, zegge een vermeerdering van 76.545.935 fr. of 8,54 % ten opzichte van laatstgenoemd dienstjaar.

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

In franken.

Elementen	1965		1966	
Wedden	172.745.812		201.157.117	
Lonen	702.197.414	874.943.226	749.313.350	950.470.467
Dubbel vacatiegeld weddetrekkenden		7.515.930		8.374.700
Buurtspoorwegsupplement kinderbijslag :				
weddetrekkenden	1.653.076		1.649.351	
loontrekkenden	11.924.491	13.577.567	12.068.330	13.717.681
Scholingsvergoeding loontrekkenden		223.035		242.845
Algemene totalen		896.259.758		972.805.693

De onrechtstreekse bezoldigingen bedroegen, in 1966, 11.642.536 fr., tegen 8.172.178 fr. in 1965, d.i. 3.470.358 fr. of 42,47 % méér.

Deze merkelijke vermeerdering is te wijten aan het feit dat sommige uitgaven, wegens hun aard, van 1966 af onder de onrechtstreekse bezoldigingen zijn opgenomen. In onderstaande vergelijkende tabel, met de verschillende posten die dat hoofdstuk uitmaken, komen de in het vorige lid bedoelde uitgaven voor onder de rubriek « Allerlei vergoedingen en kosten ».

In franken.

Elementen	1965	1966
Dotatie door de N.M.V.B. gestort in het « Kledingfonds » van het personeel . . .	6.879.994	6.608.499
Vergoedingen voor onderhoud van werkkledij	515.622	520.428
Gratificaties toegekend aan de agenten die wegens dienstouderdom werden gedecooreerd	327.000	528.000
Tussenkost van de N.M.V.B. in de kosten van de sociale abonnementen N.M.B.S. .	449.562	459.506
Allerlei vergoedingen en kosten	—	3.526.103
Totalen :	8.172.178	11.642.536

WETTELIJKE SOCIALE LASTEN

Bijdragen voor de Maatschappelijke zekerheid

De bijdragen die uit dien hoofde de N.M.V.B. ten laste vallen zijn van 244.506.536 fr., in 1965, gestegen tot 264.549.101 fr. in 1966; de toeneming van die lasten heeft dus, van het ene dienstjaar tot het andere, 20.042.565 fr. of 8,20 % bereikt.

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

In franken.

Elementen	1965	1966
Weddetrekkenden	25.744.246	27.385.383
Loontrekkenden	193.385.534	210.451.749
Verhoging dubbel vacatiegeld loontrek- kenden (2 %)	12.917.523	13.666.793
Vacatiegeld 3 ^e week loontrekkenden . .	12.459.233	13.045.176
Totalen	244.506.536	264.549.101

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

In franken.

Hoedanigheid van de werknemers	1965	1966
Weddetrekkenden	7.802.099	10.055.808
Loontrekkenden	68.699.120	74.367.671
Totalen	76.501.219	84.423.479

De verhoging beloopt 7.922.260 fr., of 10,36 %.

Andere wettelijke sociale lasten

In franken.

Elementen	1965	1966
Bijdragen gestort aan de Steun- en Voor- zorgskas ten behoeve van door arbeids- ongevallen getroffen, aan het Rijksfonds voor sociale reclassering van de minder- validen en aan de verzekeringen tegen de arbeidsongevallen	11.961.096	12.799.804

De N.M.V.B. heeft dus, in 1966, aan wettelijke sociale lasten een totaal bedrag van 277.348.905 fr. uitgegeven, waarbij nog een som van 84.423.479 fr. 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	1965	1966
Bijkomende vergoedingen aan zieke agenten :		
weddetrekkenden	1.666.217	2.374.429
loontrekkenden	10.832.083	10.058.721
	12.498.300	12.433.150
Bijdragen aan de Gemengde -Verzekeringskas	3.990.672	4.153.190
Bijpensioenen aan het op rust gestelde personeel aangesloten bij de Gemengde-Verzekeringskas, evenals aan hun rechthebbers	15.699.052	16.054.450
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen bij het wettelijk pensioen	84.026.468	96.151.298
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen aan invalide agenten	17.716.606	20.320.616
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen aan de in werkloosheid gestelde agenten	18.710.879	17.299.109
Syndicaal fonds (weddetrekkenden + loontrekkenden)	3.812.949	3.978.753
Totalen	156.454.926	170.390.566

Uit deze tabel blijkt dat er een verhoging is geweest van 13.935.640 fr., of 8,91 %.

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

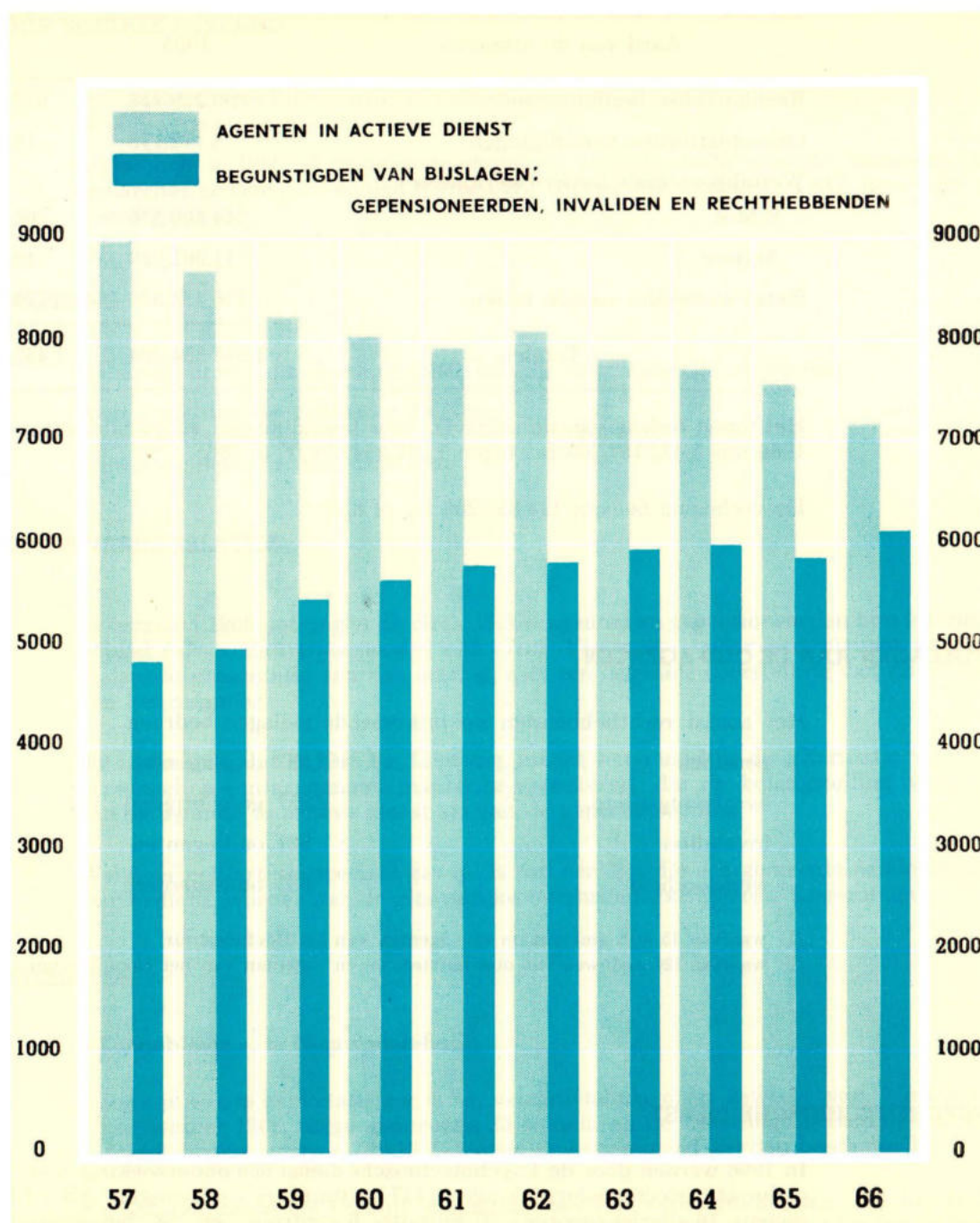


Fig. 5.

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	1965	1966
Rechtstreekse bezoldigingen	896.259.758	972.805.693
Onrechtstreekse bezoldigingen	8.172.178	11.642.536
Wettelijke sociale lasten (werkgever) :		
R.M.Z.	244.506.536	264.549.101
Andere	11.961.096	12.799.804
Extra-wettelijke sociale lasten	156.454.926	170.390.566
Totalen	1.317.354.494	1.432.187.700

Het totaal bedrag van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten bereikte in 1966 dus 1.432.187.700 fr., tegen 1.317.354.494 fr. in 1965.

De verhoging beloopt 114.833.206 fr., of 8,72 %.

*
* *

TOELAGEN AAN DE OUD-AGENTEN

Het aantal rechthebbenden op bijkomende toelagen bedroeg :

- pensioen : 2.522 oud-agenten ; (1)
- overlevingsrente : 2.257 gerechtigden ; (2)
- invaliditeit : 681 oud-agenten ;
- werkloosheid : 633 oud-agenten.

(1) waarvan 75 oud-ambtenaars en -agenten van het Hoofdbestuur.

(2) waarvan 120 weduwen van oud-ambtenaars en -agenten van het Hoofdbestuur.

*
* *

PSYCHOTECHNISCHE DIENST

In 1966 werden door de Psychotechnische dienst 609 onderzoeken verricht, waaronder 448 selectieonderzoeken (417 bestuurders - ontvangers AB - EL, 15 mecaniciens, 16 allerlei agenten), 97 mutatie-, 6 controle- en 58 bevorderingsonderzoeken.

Noemen wij « selectiecoëfficiënt », de verhouding van het aantal kandidaten die zich voor het psychotechnisch onderzoek aanbieden tot het aantal aangeworven werkrachten, dan bekomen wij voor het jaar 1966 de verhouding $\frac{448}{246} = 1,82$.

Deze coëfficiënt is zwak daar hij tussen 5 en 7 zou moeten liggen.

DIENST VOOR SOCIALE BIJSTAND

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

Zij hebben, in 1966, 46 diepgaande enquêtes alsmede 4.435 gewone bezoeken en demarches gedaan; bovendien hebben zij, tijdens 389 zitdagen, 1.647 personen te woord gestaan.

BEROEPSOPLEIDING

De activiteit van die dienst, in 1966, kan als volgt samengevat worden :

Aantal agenten die cursussen volgden	:	82
Aantal geleverde lessen	:	2.480
Aantal afgeleverde studiebewijzen	:	64

INTERNE EN OPENBARE RELATIES

In februari 1966 ontvingen de circa 13.300 agenten en gepensioneerden hun informatieblad « *Onze Buurtspoorwegen* » of « *Nos Vicinaux* » onder een nieuwe en zeer geslaagde presentatie van zijn omslag, met een originele voorstelling van de inhoud van het nummer.

Dit tijdschrift, dat in 1946 het licht zag, maakt het mogelijk de informatie van het personeel op een aangename manier te verzekeren, die de belangstelling wekt zo van de agenten in actieve dienst als van de gepensioneerden.

Wanneer een artikel speciaal gewijd is aan een lijn die een gemeente-aandeelhoudster bedient, worden aan de plaatselijke overheden exemplaren toegezonden.

VACANTIETEHUIZEN

« Zonnebloem », te Nieuwpoort-Bad

Voor zijn eerste exploitatiejaar is het vacantietehuis open geweest van 2 april tot 10 september 1966, zegge gedurende 23 weken, en de bezettingscoëfficiënt van het aantal geboden plaatsen (49,13 %) mag als bevredigend worden beschouwd.

De 382 aanvragen om verblijf, uitgaande van 123 weddetrekkenden, 139 loontrekkenden en 120 gepensioneerden of rechthebbenden, konden alle worden ingewilligd.

De over 't algemeen uiterst gunstige indruk die de vacatiegangers over hun verblijf in 1966 hebben opgedaan, zal voorzeker een propagandafactor zijn voor het seizoen 1967.

« Annette et Lubin », te Spa

Tijdens het dienstjaar 1966 heeft de Raad van beheer een voorstel tot aankoop van een volledig uitgerust hotel in het Waalse gedeelte van het land goedgekeurd.

Dat hotel « ANNETTE ET LUBIN » genaamd, is gelegen te Spa en zal op 3 juni 1967 zijn deuren openen.

*
* *

NIEUWE PERSONEELSLASTEN DOOR DE N.M.V.B. IN 1966 GEDRAGEN

Hierna volgt een opgave van de nieuwe beschikkingen die in 1966 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 1966
<i>1 januari 1966</i>		
Nieuwe barema's loontrekkenden (algemene verhoging van 3,50 % ; verhoging met $\pm$ 0,50 fr. der cat. IIIc - d - e en IV) .	39.000.000	39.000.000
Verhoging van de stiptheidspremie der loontrekkenden, die van 400 fr. op 440 fr. per maand en van 16 fr. tot 18 fr. per dag wordt gebracht	4.000.000	4.000.000
Verhoging van 3,50 fr. tot 4 fr. van de vergoeding voor O.M.C. -bestuurders . .	3.000.000	3.000.000
Verhoging van 1,75 fr. tot 2 fr. van de vergoeding voor O.M.C. -bestuurders der speciale autobusdiensten	50.000	50.000
Bezoldiging der prestaties begrepen tussen 22 u. en 6 u. Verhoging met 10 % van het loon	5.750.000	5.750.000

In franken.

Aard van de nieuwe uitgaven en begindatum van toepassing	Terugslag van de nieuwe uitgaven	
	op een volledig jaar	op het dienst- jaar 1966
Bezoldiging van de zondagsprestaties verzekerd door :		
— loontrekkende agenten die de 26 d. betaald verlof genieten : uurlonen verhoogd met 50 % vanaf de 13 ^e dag (van de zon- en feestdagen) gepresteerd in het semester ;		
— loontrekkende agenten die niet de 26 d. betaald verlof genieten : uurlonen verhoogd met 100 %	14.000.000	14.000.000
Verhoging van 6,75 % tot 6,85 % van de R.M.Z. -bijdragen voor de sector Werkliedenpensioenen	650.000	650.000
Verhoging van 2,50 % tot 3,10 % van de R.M.Z. -bijdragen voor de sector Ziekteverzekering - Gezondheidszorgen	4.750.000	4.750.000
Verhoging van 500 fr. tot 550 fr. van de dotatie voor het Syndicaal Fonds . . .	380.000	380.000
<i>1 februari 1966</i>		
Verhoging van de barema's der loontrekkende agenten met 2 % (index)	22.000.000	20.170.000
<i>1 maart 1966</i>		
Verhoging van de barema's der weddetrekkende agenten met 2,50 % (index) . .	4.800.000	4.000.000
<i>1 april 1966</i>		
Verhoging van de barema's der weddetrekkenden met 3.450 fr. per jaar (index 115 %) voor de agenten die het maximum niet hebben bereikt	2.500.000	1.850.000
Verhoging van de bezoldigingsgrenzen voor de berekening van de R.M.Z. (index)	850.000	640.000
<i>1 juni 1966</i>		
Verhoging van de barema's der loontrekkenden met 2 % (index)	22.000.000	12.800.000

In franken.

Aard van de nieuwe uitgaven en begindatum van toepassing	Terugslag van de nieuwe uitgaven	
	op een volledig jaar	op het dienst- jaar 1966
<i>1 juli 1966</i>		
Vermindering van het verschil tussen de zones I en II van de barema's der loon- trekkenden - 1 ^{ste} faze : verschil van 5 fr. per dag tussen de zones I en II, vermin- derd tot 2,50 fr.	3.000.000	1.500.000
Vermindering van het verschil tussen de 2 zones der barema's van de weddetrek- kenden (haard- en verblijfsvergoedingen) 1 ^{ste} faze	350.000	175.000
Verhoging van de barema's der wedde- trekkenden met 2,5 % (index)	5.200.000	2.600.000
Verhoging van de bezoldigingsgrenzen voor de berekening van de R.M.Z. (index)	850.000	425.000
Totalen	133.130.000	115.740.000

*
* *

KOSTPRIJS VAN EEN WERKELIJKE DAGPRESTATIE VAN 8 UREN

Rekening gehouden met de hiervoren aangehaalde nieuwe lasten, beliep de gemid-
delde kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren 743,93 fr. in 1966, tegen
666,09 fr. in 1965, wat een verhoging van 77,84 fr. of 11,69 % uitmaakt (zie dia-
gram fig. 6).

VERHOUDING TUSSEN DE LONEN (RECHTSTREEKSE EN ONRECHTSTREEKSE) EN DE LEVENSDUURTE

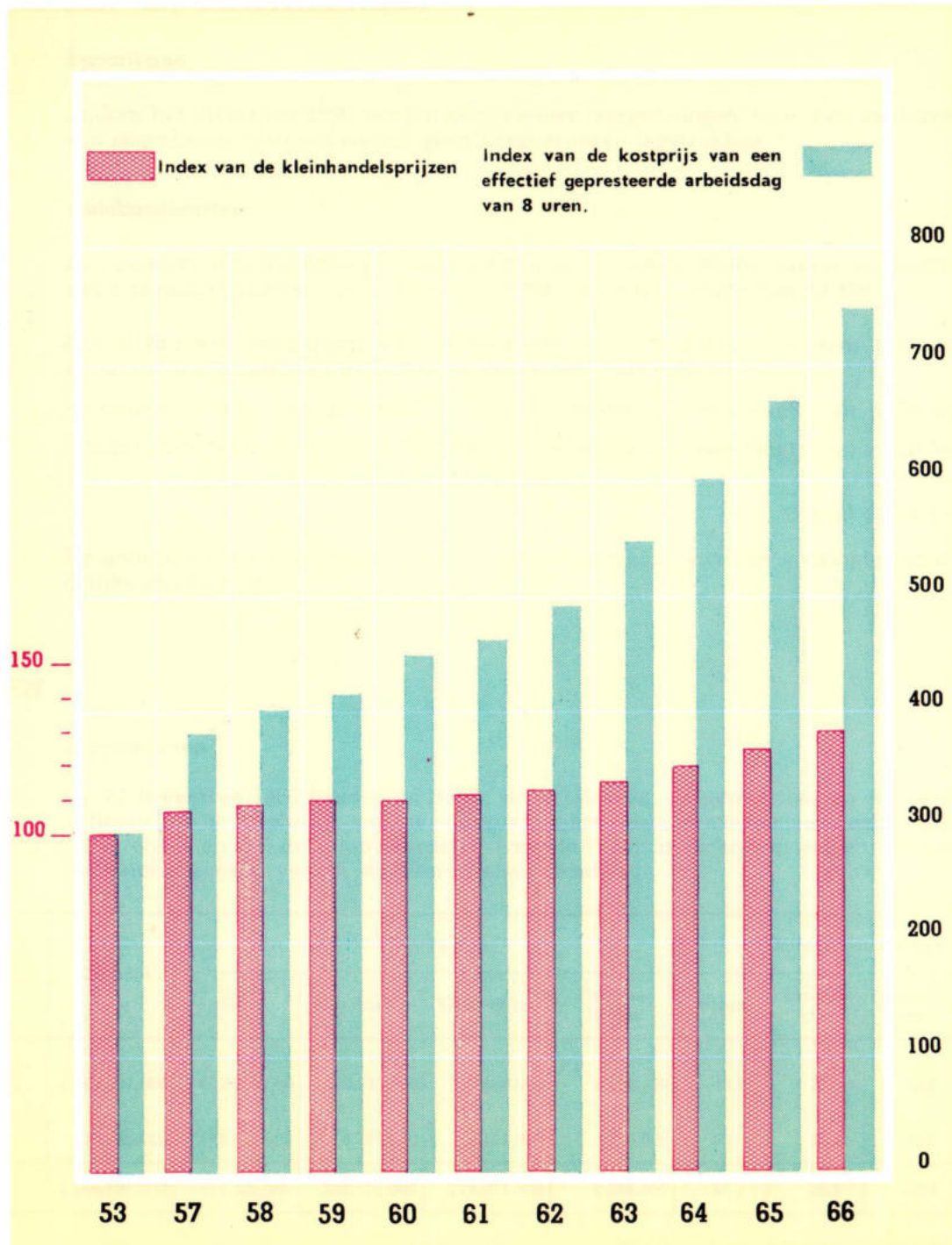


Fig. 6.



net

VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN

Spoorlijnen

Tijdens het dienstjaar 1966 werden geen nieuwe vergunningen voor het aanleggen van spoorlijnen verleend en ook geen vergunningen ingetrokken.

Autobusdiensten

De openbare autobusdiensten waarvoor aan de Nationale Maatschappij machtiging werd verleend hadden, op 31 december 1966, een totale lengte van 13.430 km.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 239 autobusdiensten, met een gezamenlijke lengte van 9.324 km, onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29-8-1931 : 221 diensten met een lengte van 8.674 km

krachtens de besluitwet van 30-12-1946 : 18 diensten met een lengte van 650 km

Totaal 9.324 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 1966	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)	16.710.000	8.351.000	4.202.000	4.151.000	6.000	50	25,1	24,8	0,1
Net	1.186.707.000	571.335.000	338.197.000	271.011.000	6.164.000	48,2	28,5	22,8	0,5

Opgegeven

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

A. Hoog kapitaal

Streek van het Centrum	(zitting van 22- 9-1966) . .	5.000.000,—
------------------------	------------------------------	-------------

B. Lage kapitalen

1. Streek van Tienen	(zitting van 8- 3-1966) . .	6.000,—
2. Bouillon — Libramont	(zitting van 5- 4-1966) . .	2.000,—
3. Neerpelt — Bree — Hasselt	(zitting van 25-10-1966) . .	6.000,—
4. Hoeilaart — Bosvoorde	(zitting van 27-12-1966) . .	3.000,—

Samengesmolten

Bij koninklijk besluit van 25-2-1966 werden de kapitalen van de hiernavolgende buurtlijnen samengesmolten, onder de benaming :

« Buurtlijnen van de provincie Luxemburg »

	Onverschreven kapitalen
1. Melreux — La Roche	1.805.000,—
2. Poix — St-Hubert — Freux en uitbr.	2.690.000,—
3. Houffalize — Bourcy	616.000,—
4. Paliseul — Bouillon	1.705.000,—
5. Poix — Paliseul	2.276.000,—
6. Marche — Bastenaken — Martelange	6.400.000,—
7. Vielsalm — Lierneux	1.460.000,—
8. Comblain-la-Tour — Manhay — Melreux	5.750.000,—
9. Bouillon — Corbion — Pussemange — grens	2.970.000,—
10. Libramont — Amberloup	1.485.000,—
11. Aarlen — Martelange	3.076.000,—
12. Lijnen van het zuiden van Luxemburg	7.720.000,—
Totaal :	<u>37.953.000,—</u>

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, te Marcinelle, rue de l'Energie, te Bois-d'Haine (verplaatsing van sporen) en nabij de brug N^r 29 van de Autosnelweg van Wallonië.

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

Quévy — Estinnes-au-Mont	11 km
Saint-Vaast — Bracquenies	4 km
Manhay — Hotton	27 km
Bastenaken — Martelange	26 km
Nethen — Tienen en Bevekom — La Bruyère	23 km
Plancenoit (Monument Gordon) — Waver	20 km
Péronnes — Bray — Estinnes-au-Mont	8 km 500
	119 km 500

Gebouwen

Wij vermelden hierna de verschillende werken, die in 1966 werden uitgevoerd of nog in uitvoering waren :

oprichting van een gebouw op de hoek van de Belliard- en de Wetenschapsstraat, te Brussel ;

inrichting van de gebouwen voor woning te Bergen (Bassins), Assebroek, Ieper en Diksmuide ;

inrichting van de woningen en de kantoren van de stelplaats te Knokke ;

modernisering van de gevels van de stelplaats te Luik (Saint-Gilles) ;
 inrichting van sociale installaties in de stelplaats te Bergen (Bassins) ;
 aanpassing van de garage van de stelplaats « Het Rad » (Brussel) ;
 modernisering van de sanitaire inrichtingen te Forges-lez-Chimay ;
 inrichting van sociale installaties in de stelplaats te Kortrijk ;
 aanpassing van de onderhoudswerkplaats van de stelplaats te Anderlues ;
 inrichting van een wachterslokaal in de stelplaats te Bressoux ;
 bouwen van een tunnel tot bescherming van het wasstation voor autobussen in de
 stelplaats te Destelbergen ;
 inrichting van het werkplaatskantoor en van de sociale installaties in de stelplaats te
 Assebroek.



Fig. 7. Modernisatie van de werkplaatsen te Luik (Saint-Gilles).

Bovendien hebben wij de campagne tot bouwen en plaatsen van wachthuisjes voor reizigers, ingezet op het initiatief van het Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, voortgezet.

In het kader van die campagne werden in 1966 opgericht :

wachthuisjes N.M.V.B.	589 eenheden, waardoor het totaal van dergelijke geplaatste wachthuisjes op 1.452 werd gebracht ;
wachthuisjes N.M.B.S.	413 eenheden ;
gemengde wachthuisjes	43 eenheden ;
wachthuisjes M.I.V.B.	6 eenheden ;
wachthuisje S.T.I.L.	1 eenheid ;
wachthuisjes S.T.I.C.	2 eenheden ;
wachthuisjes particuliere exploitanten	9 eenheden.

Verwarmingsinstallaties

In sommige van de hiervoren vermelde gebouwen werd de centrale verwarming aangebracht :

- in de sociale installaties van de stelplaats te Bergen (Bassins) ;
- in de woning van de stelplaats te Bergen (Bassins) ;
- in het werkplaatskantoor en de sociale installaties van de stelplaats te Assebroek;
- in het woonhuis van de stelplaats te Assebroek ;
- in het woonhuis van de stelplaats te Ieper ;
- in het appartement van de stelplaatsoverste te Diksmuide ;
- in de appartementen en kantoren van de stelplaats te Knokke.

Wij hebben ook verwarming aangelegd in de schouwputten van de stelplaatsen te Anderlues en te Quaregnon, alsmede in de werkplaats te Bitsingen.



Elektrische energie

Verlichting en drijfkracht

Er werden installaties aangebracht in de stelplaatsen te Antwerpen (Tjalkstraat), Assebroek, Diksmuide, Knokke, Ohey en Ieper.

In het gebouw van het Hoofdbestuur, te Brussel, werd de verlichtingsinstallatie gemoderniseerd.

Tractieonderstations

De onderstations te Aartselaar, Halle, Rumst en Wuustwezel werden definitief buiten bedrijf gesteld.

De elektrische uitrusting van de onderstations te Blankenberge, Knokke en Koksijde werd gemoderniseerd. In die onderstations werden siliciumgelijkrichters in bedrijf gesteld.

Hoogspanningscabines

Een geprefabriceerde cabine werd in de stelplaats te Antwerpen (Noorderlaan) in gebruik genomen.

Anderdeels werd het materieel ingeslagen, dat bestemd is tot de uitrusting van de omvormingspost die in het gebouw van de N.M.V.B., op de hoek van de Belliard- en de Wetenschapsstraat, te Brussel, in bedrijf zal gesteld worden.

Kunstwerken (werken voortvloeiend uit de opbreking van het net)

Wegnemen van de metalen dekken van de bruggen over de spoorweg, te Rixensart en te Bierges (bij Waver).

ROLLEND MATERIEEL

Aanschaffingen

Er werden 115 voertuigen in bedrijf gesteld.

Hier volgt de lijst ervan :

106 autobussen van het tussenstedelijk type namelijk :

62 van het type Van Hool-Fiat (Dieselmotor Fiat 140 pk aan de achterkant — 50 zitplaatsen) ;

44 van het type Brossel A 91 DAR H (Dieselmotor Leyland 140 pk aan de achterkant — 50 zitplaatsen) ;

9 voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz....).

Ombouwingen

1 autobus Brossel A 93 DAR werd in onze werkplaatsen te Hasselt tot autobus N.M.V.B. A 93 DAR-CAP omgebouwd ;

4 reeds afgedankte autobussen werden als reparatiewagens opnieuw in bedrijf genomen.

Desaffectaties

Vervoer over de weg

Autobussen	77
Andere voertuigen	15

Elektrisch net

Motorwagens	61
Bijwagens	24

Niet-geëlektrificeerd net

Spoorauto 's en tractors	2
Wagens met schutborden	31
Gesloten wagens	33
Platte wagens	28
Rijtuigen-pakwagens	2
Stoomlocomotief	1
Speciale wagens	5

Effectief op 31 december 1966

Vervoer over de weg

Wegtrein	1
Autobussen	1896
Andere voertuigen	178

BEWEGING VAN HET PARK MET ROLLEND MATERIEEL

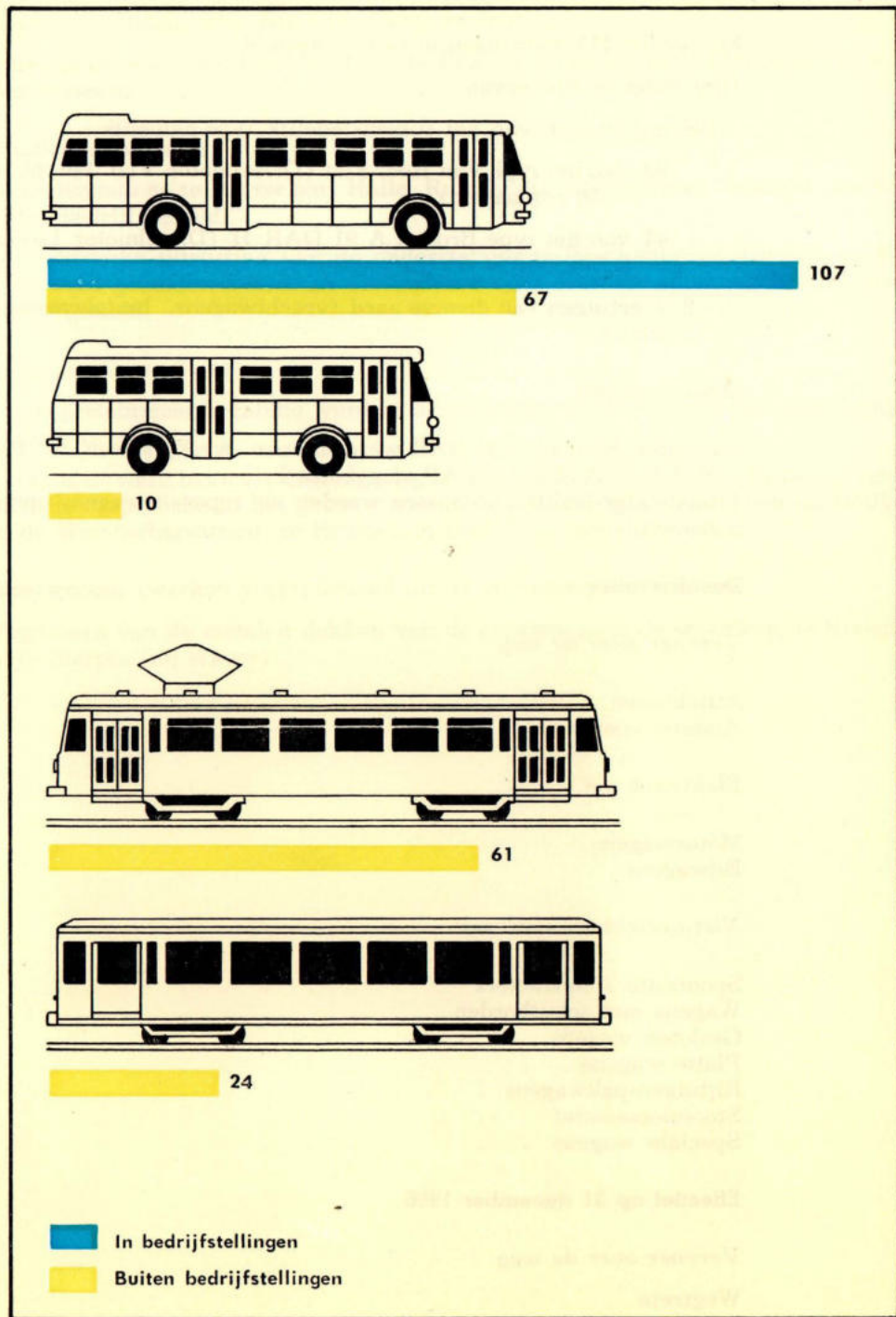


Fig. 9.

Elektrisch net

Motorwagens	401
Gesloten bijwagens	300
Open bijwagens	10
Motor-pakwagens	21
Pakwagen	1
Rijtuig-pakwagen	1
Motrices voor het effenen van de rails	6

Niet-geëlektrificeerd net

Spoorauto 's en tractors	22
Locomotieven	12
Personenrijtuigen	5
Pakwagens	24
Rijtuigen-pakwagens	4
Wagens met schutborden	328
Gesloten wagens	164
Platte wagens	64
Speciale wagens	33

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1967

VASTE INSTALLATIES

Sporen

Er worden spoorverplaatsingen voorzien te La Louvière en te Haine-Saint-Paul, alsook te Oostende, tussen de voorhaven en het militaire hospitaal.

Er zullen wijzigingen worden aangebracht aan de sporen op de IJzerlaan, te Antwerpen.

Anderdeels voorzien wij het aanleggen van een nieuw spoorvak (1 km 700) voor het bedienen van de Grotten van Han.

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

Reeds goedgekeurde opbrekingen

Gilly (Haies) — Jumet (Hamendes)	}	20 km
Ransart — Ransart (Bois)		
Ransart (Place) — Fleurus	}	19 km
Andenne — Eghezée		
Noduwez — Overhespen	}	26 km
Tienen — Halle - Booienhoven		
Groenendaal — Overijse		6 km 500
Luik — Tilleur — Hollogne-aux-Pierres — Jemeppe }		35 km
Luik — Tongeren		

106 km 500

Aan de ministeriële goedkeuring onderworpen opbrekingen

Saint-Ghislain (Place) — Saint-Ghislain (Stelplaats)	1 km
Antwerpen — Rumst	17 km
	18 km

Gebouwen

Navermelde werken worden voorzien :

Gebouwen en parkeerplaatsen

oprichting van nieuwe stelplaatsen te Antwerpen (Tjalkstraat), Havelange, Mariembourg, Sint-Lievens-Houtem en Zwevezele ;



Fig. 10. Parkeerterrein van de in aanbouw zijnde stelplaats te Antwerpen (Tjalkstraat).

inrichting van de stelplaatsen te Andenne(werkplaatsen) en te Aarlen ;

inrichting van de gebouwen voor woning in de stelplaatsen te Evere en te Oerle ;

oprichting van een woonhuis te Geluwe ;

inrichting van de garages voor autobussen in de stelplaatsen te Dilbeek en te Verlaine ;

oprichting van nieuwe werkplaatsen en inrichting van een parkeerplaats, te Houffalize ;

inrichting van een parkeerplaats met wachterslokaal en sociale installaties, te Bilzen en te Wuustwezel ;

inrichting van een parkeerplaats te Genk en te Oostmalle ;

oprichting van een woning en kantoren te Lanaken ;
inrichting van sociale installaties te Moeskroen ;
aanpassing van de garage en van de sociale installaties, te Nevele ;
inrichting van een kantoor en van een wachtzaal, te Rumst ;
oprichting van een wastunnel voor autobussen en inrichting van sanitaire installaties in de stelplaats te Mechelen (Racing).

Verwarmingsinstallaties

Installaties tot voorverwarming van de autobussen moeten in de stelplaatsen te Antwerpen (Tjalkstraat) (eerste faze), Houffalize, Oostmalle en Sint-Lievens-Houtem, aangebracht worden.

Bovendien moeten verwarmingsinstallaties aangebracht worden in de woningen van de stelplaatsoversten te Geluwe, Sint-Lievens-Houtem en Zwevezele, in de kantoren en sociale installaties van de stelplaats te Geluwe, in de kantoren en de woning in de stelplaats te Lanaken en in de garage-werkplaats van de stelplaats « Het Rad » (Brussel).

Elektrische energie

Verlichting

Nieuwe installaties moeten worden aangebracht te Aarlen (verlichting van de koer), Geluwe (woning), Genk (verlichting van de koer), Houffalize, Lanaken (woning), Havelange, Mariembourg, Sint-Lievens-Houtem en Zwevezele.

ROLLEND MATERIEEL

In de loop van het jaar 1967 zal navermeld materieel in bedrijf worden genomen :

150 autobussen, waarvan :

- 75 met onderstel Brossel BL 61 D (Dieselmotor Leyland 140 pk aan de achterkant) ;
- 75 van het type Van Hool-Fiat (Dieselmotor Fiat 140 pk aan de achterkant).



exploitatie

GEEXPLOITEERDE LIJNEN

Spoorlijnen

Op 31 december 1966 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden 504 km 052, onderverdeeld in 487 km 450 met elektrische tractie en 16 km 602 met niet elektrische tractie (stoom of autorail).

Onderstaande tabel geeft deze toestand per exploitatiegroep weer :

Groep	Elektrische tractie	Niet elektrische tractie
Antwerpen	21 km 400	7 km 600
Oost-Vlaanderen	—	—
West-Vlaanderen	67 km 823	—
Henegouwen	285 km 443	9 km 002
Namen-Luxemburg	—	—
Luik	—	—
Limburg	—	—
Brabant	112 km 784	—
Net	487 km 450	16 km 602

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 des Grottes de Han » : 3 km 700 met niet elektrische tractie ;

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

In vergelijking met het vorige dienstjaar worden 72 km 778 spoorlijnen niet meer geëxploiteerd.

Deze worden onderverdeeld als volgt :

Elektrische lijnen

Groep Antwerpen :

Antwerpen (Rooseveltpl.) — Boom — Rumst	14 km 900
Antwerpen (Rooseveltpl.) — Kapellen (Gemeentehuis)	12 km 600
Brasschaat (Pr. Kavellei) — Wuustwezel	17 km 600
	45 km 100

Groep Brabant :

St-Jans-Molenbeek (sectie Van den Heuvel — de Ribaucour-straat)	1 km 978
Brussel (Roupppelein) — Halle	12 km 400
Halle — Leerbeek	10 km 800
	25 km 178

Niet elektrische lijnen

Groep Antwerpen :

Nijverheidssporen van de « IJskelder »	2 km 500
Totaal	72 km 778

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 1966 in bedrijf zijnde autobusdiensten (zonder de seizoendiensten).

Antwerpen . . .	21	1.279	3	107	24	1.386	—	—	—	—	—	—	21	1.279	3	107	24	1.386
Oost-Vlaand. . .	19	642	1	11	20	653	—	—	1	64	1	64	19	642	2	75	21	717
West-Vlaand. . .	31	1.077	8	234	39	1.311	2	44	—	—	2	44	33	1.121	8	234	41	1.355
Henegouwen . . .	53	1.497	2	25	55	1.522	1	51	—	—	1	51	54	1.548	2	25	56	1.573
Namen	30	949	6	271	36	1.220	—	—	—	—	—	—	30	949	6	271	36	1.220
Luxemburg . . .	24	1.043	5	125	29	1.168	5	236	1	36	6	272	29	1.279	6	161	35	1.440
Luik	28	1.182	3	34	31	1.216	1	79	5	193	6	272	29	1.261	8	227	37	1.488
Limburg	21	1.389	2	45	23	1.434	—	—	—	—	—	—	21	1.389	2	45	23	1.434
Brabant	35	1.562	1	6	36	1.568	3	156	7	224	10	380	38	1.718	8	230	46	1.948
Totaal	262	10.620	31	858	293	11.478	12	566	14	517	26	1.083	274	11.186	45	1.375	319	12.561

Aantal en lengte van de in 1966 in bedrijf zijnde seizoendiensten.

West-Vlaand. . .	3	108	—	—	3	108	1	15	—	—	1	15	4	123	—	—	4	123
Luxemburg . . .	1	21	—	—	1	21	7	725	—	—	7	725	8	746	—	—	8	746
Totaal	4	129	—	—	4	129	8	740	—	—	8	740	12	869	—	—	12	869

Openbare autobusdiensten

Regelmatige autobusdiensten

Op 31 december 1966 bedroeg de totale lengte van de openbare autobusdiensten, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 11.186 km.

De totale lengte van de op dezelfde datum verpachte openbare autobusdiensten bedroeg 1.375 km.

Hiervoren een tabel waarin, per provincie, het aantal en de kilometerlengte van de op 31 december 1966 geëxploiteerde openbare autobusdiensten worden aangegeven.

Speciale autobusdiensten

Aantal en lengte van de op 31 december 1966 in bedrijf zijnde speciale autobusdiensten.

PROVINCIES	EXPLOITATIEWIJZE				TOTAAL	
	Exploitatie in eigen beheer		Exploitatie door pachters			
	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km
Antwerpen . . .	113	1.254	165	5.654	278	6.908
Oost-Vlaanderen .	33	157	51	1.380	84	1.537
West-Vlaanderen .	68	471	71	2.660	139	3.131
Henegouwen . .	130	1.281	445	9.115	575	10.396
Namen	117	1.280	107	2.291	224	3.571
Luxemburg . . .	135	2.015	5	215	140	2.230
Luik	63	761	115	3.016	178	3.777
(*)	—	—	15	961	15	961
Limburg	75	1.652	551	19.998	626	21.650
Brabant	220	2.945	174	6.556	394	9.501
Totalen	954	11.816	1.699	51.846	2.653	63.662

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

TARIEVEN

I. Bij ministerieel besluit van 24-12-1965 werden de tarieven, van 1 januari 1966 af, als volgt gewijzigd :

A. Gewone reizigers

1. Rechtstreekse, penetratie- en aansluitingsbiljetten

- a) De prijzen van prijstabel I werden met 15 % verhoogd. De minimumprijs voor gewone reizigers en oorlogsinvaliden bleef evenwel ongewijzigd ;

- b) de minimumprijs van prijstabel VI-1, van toepassing voor 1 of 2 secties op de elektrische lijnen en op sommige openbare vervangings-autobusdiensten van de groep Henegouwen, is afgeschaft ;
- c) de bijzondere prijstabel X, toepasselijk op de spoorlijnen en de openbare autobusdiensten van de kust werd afgeschaft ;
- d) de minimumprijs voor een rechtstreekse rit, toepasselijk op het stedelijk net van Aalst, Aarlen, Brugge, Doornik, Genk, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Menen, Moeskroen, Namen, Oostende, St-Niklaas, Tienen en Turnhout, werd van 4,50 fr. op 5 fr. gebracht voor gewone reizigers, en van 1,50 fr. op 2 fr. voor oorlogsinvaliden (behalve te St-Niklaas). De minimumprijs voor een rechtstreekse rit werd van 4 fr. op 5 fr. gebracht te Bergen ;
- e) de prijs voor een rit in aansluiting werd van 4,50 fr. op 5 fr. gebracht op het stedelijk net te Leuven, Mechelen, St-Niklaas, Tienen en Turnhout ;
- f) de eenvormige prijs voor een reis binnen het M.I.V.A. - penetratiegebied, nl. Antwerpen, Rooseveltplaats - Turnhoutsepoort of Zwemdok, evenals de minimumprijs, toegepast op de secties Antwerpen, Rooseveltplaats - Noorderplaats of Deurne, Silsburg werden van 6 fr. op 7 fr. gebracht ;
- g) de minimumprijs, toegepast op de secties van de Noorderlijnen te Antwerpen, nl. Rooseveltplaats - Havannastraat - Merksem, Oude Bareel, St-Lutgardisschool of Oude Kerk werd van 5,50 fr. op 7 fr. gebracht voor de gewone reizigers en van 1,50 fr. op 2 fr. voor de oorlogsinvaliden ;
- h) op de openbare autobusdienst Antwerpen - Hamme is de eenvormige prijs op de sectie Antwerpen, Rooseveltplaats - Station Linkeroever van 5 fr. op 6 fr. gebracht ;
- i) de eenvormige prijzen van 5 fr., 6 fr. en 7 fr. voor een rit binnen het penetratiegebied van de M.I.V.G. te Gent, werden respectievelijk op 6 fr., 7 fr. en 8 fr. gebracht ;
- j) op de secties Gent, Zuid — Ledeberg, Botermarkt van de openbare autobusdienst Gent — Merelbeke en Gent, St-Pieters — De Ster, van de openbare autobusdiensten Gent — Geraardsbergen en Gent — Zottegem, werd de minimumprijs voor de gewone reizigers op 6 fr. en voor de oorlogsinvaliden op 2 fr. gebracht ;
- k) de prijs van de reiskaarten voor een rit van 3 lijnsecties te Kortrijk werd van 9 fr. op 10 fr. gebracht ;
- l) de vervoerprijs voor de gewone reizigers voor de sectie op Frans grondgebied, tussen Néchin en Toufflers, werd van 1,50 fr. op 2 fr. gebracht ;
- m) op het stadsnet te Aarlen werden de overstapreiskaarten van 5 fr. afgeschaft ;
- n) op de secties Elsenne (Eugène Flageyplein) — Schaarbeek (Station) en Kerkhof van Brussel — Generaal Meiserplein is de prijs voor een rechtstreekse rit van 6 fr. op 7 fr. gebracht voor de gewone reizigers, en van 1,50 fr. op 2 fr. voor de oorlogsinvaliden. De prijs van een overstapreiskaart werd van 8 fr. op 9 fr. gebracht ;
- o) de minimumprijs voor een rechtstreekse rit op het stadsnet te Brussel werd voor de gewone reizigers van 6 fr. op 7 fr. gebracht en voor de oorlogsinvaliden van 1,50 fr. op 2 fr., terwijl de minimumprijs van het aansluitingsbiljet met de lijnen van de M.I.V.B. van 8 fr. op 9 fr. gebracht werd ;

- p) op het stadsnet te Luik werd de prijs voor een rechtstreekse rit van 5 fr. op 6 fr. gebracht voor de gewone reizigers, en van 1,50 fr. op 2 fr. voor de oorlogsinvaliden ;
- q) de prijzen van de prijstabel XII voor het vervoer van kinderen die zich in groep naar schoolkoloniën of speelpleinen begeven, werden als volgt gewijzigd :
 - 1,— fr. werd 1,50 fr. voor 1 tot 7 secties
 - 1,50 fr. werd 2,— fr. voor 8 tot 15 secties
 - 2,— fr. werd 2,50 fr. voor 16 tot 20 secties
 - 2,50 fr. werd 3,— fr. voor 21 tot 25 secties
 - 3,— fr. werd 3,50 fr. voor 26 tot 30 secties
 - 3,50 fr. werd 4,— fr. voor 31 tot 35 secties.

2. Rittenkaarten

- a) Te Aalst, Aarlen, Bergen, Brugge, Doornik, Gent, Genk, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Menen, Moeskroen, Namen, Oostende, St-Niklaas, Tienen en Turnhout worden, ter vervanging van de kaarten tegen 50 fr. voor 14 ritten, kaarten tegen dezelfde prijs afgeleverd voor 12 ritten ;
- b) te Antwerpen worden, ter vervanging van de kaarten tegen 60 fr. voor 14 ritten en van deze tegen 85 fr. voor 15 ritten, kaarten tegen dezelfde prijs afgeleverd respectievelijk voor 12 en 13 ritten ;
- c) te Gent en te Leuven is de prijs van de kaarten geldig op de buitenstedelijke zone van 40 fr. voor 9 ritten op 50 fr. voor 10 ritten gebracht ;
- d) te Luik is de prijs van de kaart voor 12 ritten van 55 fr. op 60 fr. gebracht ;
- e) te Brussel worden ter vervanging van de kaarten tegen 50 fr. voor 12 ritten en van deze tegen 80 fr. voor 15 ritten, kaarten afgeleverd tegen 60 fr. voor 12 ritten en tegen 80 fr. voor 13 ritten ;
- f) volgens de bijzondere prijstabel n^r IX-2 voor de secties Elsene (Eugène Flageyplein) — Schaarbeek (Station) en Kerkhof van Brussel — Generaal Meiserplein, worden kaarten afgeleverd tegen 57 fr. voor 11 ritten ter vervanging van de kaarten tegen 50 fr. voor een zelfde aantal ritten ;
- g) te Leuven werd een stedelijke en een buitenstedelijke zone vastgesteld voor de geldigheid der kaarten ;
- h) de prijs van de kaarten voor 5 dagen vrij vervoer, afgeleverd om het toerisme in de Ardennen te bevorderen, werd van 210 fr. op 250 fr. gebracht op navermelde lijnen of secties :

in de vallei van de Semois :

Alle — Dolimarts — Gedinne ;
 Florenville, N.M.B.S. — Villers-devant-Orval, Place ;
 Florenville, Place — Chiny, kerk ;
 Florenville, N.M.B.S. — Rulles - Marbehan, N.M.B.S. ;

in de valleien van de Ourthe en de Amblève :

La Roche — Houffalize ;
 La Roche — Marloie ;
 La Roche — Melreux — Durbuy ;
 Manhay — Melreux.

Bovendien worden kaarten tegen de prijs van 350 fr. voor 5 dagen vrij vervoer afgeleverd ; zij zijn geldig op bovengemelde lijnen, alsook op de hierna vermelde lijnen :

in de vallei van de Semois :

Alle — Charleville ;

Florenville, Place — Bouillon — Dolimarts — Han-sur-Lesse, Place ;

Toeristische rondrit van de Semois ;

Toeristische rondrit Florenville — Montmédy — Carignan — Florenville ;

in de valleien van de Ourthe en de Amblève :

Luik — Ferrières — Manhay — La Roche ;

Toeristische rondrit van de twee Ourthen ;

Toeristische rondrit La Roche — Han-sur-Lesse — La Roche ;

Toeristische rondrit La Roche — Manhay — Stavelot (Waterval van Coö).

B. Geabonneerde reizigers

1. De prijzen van de gewone abonnementen, voorzien in de prijstabellen II-1 en II-2, werden gemiddeld met 15 % verhoogd ;
2. te Antwerpen, werden op de sectie tussen de Rooseveltplaats en de Noorderplaats, de prijzen van de bijkomende ticketten als volgt gewijzigd :
 - gewone abonnementen voor 1 maand : prijs van 70 fr. op 80 fr. gebracht ;
 - gewone abonnementen voor 3 maanden : prijs van 200 fr. op 230 fr. gebracht ;
 - gewone abonnementen voor 12 maanden : prijs van 800 fr. op 920 fr. gebracht ;
3. de toeristische abonnementen van 1 of 5 dagen op de lijnen van de kust tegen 80 fr. en 230 fr. werden respectievelijk op 90 fr. en 270 fr. gebracht.

C. Reisgoed en colli

1. De vervoerprijzen van de begeleide en niet-begeleide colli waarvan de afmetingen de omvang van twee gewone reiskoffers overschrijden, werden als volgt gewijzigd :
 - de prijs van 7 fr. werd 10 fr. voor colli van 5 kg en minder ;
 - de prijs van 14 fr. werd 20 fr. voor colli van meer dan 5 kg tot en met 30 kg ;
 - de prijs van 21 fr. werd 30 fr. voor colli van meer dan 30 kg tot en met 50 kg.Deze nieuwe prijstabel vernietigt en vervangt de prijstabellen n^{rs} 9 - 10 en 11, goedgekeurd op 4-12-1951, betreffende het vervoer van reisgoed, van stukgoederen, van de colli medegenomen door de reizigers op de met elektrische drijfkracht en met spoorauto's geëxploiteerde lijnen, en van de rijwielen. Zij is eveneens van toepassing op de openbare autobusdiensten met autobustarief.
2. Op de lijnen Oostende — Knokke en Oostende — De Panne werd de vervoerprijs voor rijwielen van 11 fr. op 16 fr. gebracht en deze voor de ziekenwagentjes van 21 fr. op 30 fr.

D. Openbare autobusdiensten met autobustarief

1. Het basistarief van 1 fr. per kilometer of sectie werd op 1,10 fr. gebracht. De minimumprijs van deze prijstabel werd voor de gewone reizigers van 5 fr. op 6 fr. gebracht. Deze van de abonnementen werd van 30 fr. op 36 fr. en van 36 fr. op 42 fr. gebracht, respectievelijk voor de weekabonnementen voor 6 en 7 verplaatsingen ; van 125 fr. op 150 fr. voor de schoolabonnementen ; van 150 fr. op 180 fr. voor de gewone abonnementen en van 80 fr. op 96 fr. voor de kaarten voor 20 ritten.
2. Bij ministeriële beslissing van 21 oktober 1966 en overeenkomstig de schikkingen voorzien bij artikel 2 van het ministerieel besluit van 24-12-1965

werd het basistarief van 1,10 fr. per kilometer of sectie op 1,20 fr. gebracht op de lijnen Bastenaken — Noville — Houffalize, Bastenaken — Bertogne — Houffalize, Manhay — Samrée — Bastenaken, Houffalize — Gouvy, La Roche — Houffalize en Marloie — La Roche. Het basistarief van 1,20 fr. per kilometer of sectie werd op 1,30 fr. gebracht op de openbare autobusdienst La Roche — Hodister. De minimumprijs van de kaarten voor 20 ritten werd van 80 fr. op 96 fr. gebracht.

- II. Ingevolge de structuurhervorming van de lijn Antwerpen — Boom — Rumst — Mechelen werden de eenheidsprijzen voor de gewone en geabonneerde reizigers, toepasselijk op de sectie Antwerpen, Rooseveltplaats — Noorderplaats afgeschaft van 1-8-1966 af.
- III. Bij toepassing van het ministerieel besluit van 9 september 1966 wordt voortaan geen onderscheid meer gemaakt in het aantal verplaatsingen dat per dag gedaan wordt door de schoolabonnees. De abonnementskaarten zijn geldig voor een onbepaald aantal ritten tussen het vertrek- en het bestemmingspunt, zonder reisonderbreking. Hierdoor worden de prijzen van de schoolabonnementen voor 2 verplaatsingen per dag, voorzien in de prijstabellen n^{rs} II-3 en II-4, afgeschaft, evenals deze die waren voorzien voor de sectie op Frans grondgebied tussen Néchin en Toufflers (prijstabel VI-3).
- IV. Krachtens het ministerieel besluit van 7 oktober 1966 worden overstapreiskaarten afgeleverd te Doornik, voor een reis met één enkele verandering van rijtuig, aan de reizigers komende van of gaande naar de Vesten. De prijs is vastgesteld op 6 fr. voor de gewone reizigers en op 2 fr. voor de oorlogsinvaliden. Dit nieuw tarief is sedert 1-11-1966 van kracht geworden.
- V. **Goederen**
Tijdens het dienstjaar 1966 werden de tarieven voor het goederenvervoer niet 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 1966, 1.772.455.088 fr. en de uitgaven 1.796.846.603 fr. De gemiddelde exploitatiecoëfficiënt is 101,38 % in 1966, tegen 100,05 % in 1965, 98,57 % in 1964, 98,51 % in 1963 en 96,90 % in 1962.

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

Uit die bijlage blijkt dat, na toekenning van de interesten op beschikbare kapitalen, 8 lijnen met verlies sluiten (27.852.767 fr.) tegen 10 in 1965 (11.054.512 fr.), 8 lijnen zonder winst noch verlies tegen 8 in 1965, en 3 lijnen met winst (3.827.741 fr.) tegen 12 in 1965 (10.354.568 fr.).

Het nadelig saldo van 8 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 saldo (3.827.741 fr.) verdeeld overeenkomstig artikel 28 der statuten (bijlage C).

In 1965 bedroeg het verdeeld totaal 10.049.956 fr.

Het gemiddelde percent van de voor het dienstjaar 1966 toegekende brutodividenden bedraagt 0,327 %.

Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924)

De in 1966 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 39.957.185 fr. (in 1965 : 50.823.901 fr.) en van de diensten met laag kapitaal 54.897.580 fr. (in 1965 : 57.372.947 fr.), terwijl de overeenstemmende uitgaven respectievelijk 40.678.849 fr. (in 1965 : 51.118.340 fr.) en 54.896.664 fr. (in 1965 : 57.140.313 fr.) beliepen.

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

Het nadelig saldo van één dienst, zegge 798.271 fr. moet door de aandeelhouders van die dienst terugbetaald worden.

Het batig saldo (88.733 fr.) van 6 diensten werd in dividenden verdeeld.

In 1965 bedroegen de verliezen 627.213 fr., de winsten 602.327 fr., waarvan 441.863 fr. uitgereikt in dividenden, 71.252 fr. en 47.502 fr. overgeschreven respectievelijk op het Reservefonds en de Voorzieningsfondsen, en 41.710 fr. 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 1962 tot 1966 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
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
1966	70.973	169	205.219	276.361

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 frank.

Jaren	Elektrische diensten	Automotrice- diensten	Autobus- diensten	Totale ontvangsten
1950	861.017	113.867(*)	174.128	1.149.012
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
1966	494.897	1.336	1.367.221	1.863.454

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

Deze ontvangsten omvatten, buiten de eigenlijke exploitatieontvangsten, de compensatievergoedingen, alsmede de tegenwaarde van de taksen waarvoor de spoorlijnen in de dienstjaren 1962 tot 1966 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
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
1966	180.341	65,3	20.010	7,2	38.699	14,0	37.311	13,5	276.361

**Netto-reizigersontvangst
per aard van vervoerbewijs**

Eenheid : duizend frank.

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
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	219.288	12,5	1.760.896
1966	1.406.383	75,5	109.156	5,8	129.779	7,0	218.136	11,7	1.863.454

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
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
1966	344.333	1.370.532	3 km 980	3.856.025

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 1962 tot 1966 werd vrijgesteld.

Uit de tabel (kol. 4) blijkt dat de gemiddelde afstand per vervoerde ton, in 1966, 3 km 980 is, tegen 3 km 973 in 1965.

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

Eenheid : duizend frank.

Jaren	Spoorlijnen en autobusdiensten			
	Reizigers		Goederen	
	Bedrag	%	Bedrag	%
1950	1.149.012	90,6	118.956	9,4
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
1966	1.863.454	99,8	3.856	0,2

Doorlopen afstanden

Eenheid : duizend km.

Jaren	Elektrische diensten	Automotrice-, stoom- en tractordiensten	Autobus- diensten (*)	Al de diensten te zamen (*)
1950	45.219	11.449	18.069	74.737
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
1966	16.264	49	98.123	114.436

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
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
1966	2.206	2	8.233	10.441

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

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



commentaar

UITWERKING VAN DE TAKSEN DIE OP DE EXPLOITATIE DRUKKEN

In onze commentaar over het dienstjaar 1965 hadden wij eraan herinnerd, dat een wet van 22 maart 1965 een einde had gemaakt aan de vrijstelling die de N.M.V.B. genoot op het gebied van overdrachts-, factuur- en weeldetaks, evenals van de taks op de aannemingscontracten.

Wij hadden erop gewezen dat, uit dien hoofde, de bewuste fiscale lasten die op de Nationale Maatschappij drukken reeds van 18 miljoen fr. in 1964 tot 24 miljoen fr. in 1965 waren gestegen, maar dat ze nog geleidelijk zouden toenemen zodat ze 48,4 miljoen fr. zouden bereiken in 1966 en 64,4 miljoen fr. tijdens 1967 en volgende jaren.

Bij diezelfde gelegenheid hadden wij de aandacht gevestigd op de ongunstige terugslag die, zo op de exploitatieontvangsten als -uitgaven, zou worden teweeggebracht door verschillende koninklijke besluiten van 27 december 1965, houdende uitvoering van nieuwe wettelijke beschikkingen die de onrechtstreekse belastingen merkelijk verzwaren.

Voor 1966 werd die terugslag geschat op 12,5 miljoen fr. als voorafneming op de ontvangst van de autobusdiensten en op 37,7 miljoen fr. wegens de vermeerdering van de exploitatieuitgaven.

De omvang van die tweevoudige fiscale punctie heeft dan ook een ongunstige weerklank gevonden in de uitslagen van het verlopen dienstjaar.

Feitelijk, als de nieuwe lasten van die soort, die de Nationale Maatschappij hebben getroffen, (van 1965 tot 1966, verhoging van de taksen tot een beloop van 24,4 miljoen + 12,5 miljoen + 37,7 miljoen = 74,6 miljoen) in redelijke mate verzacht waren geweest, zoals zulks het geval was voor andere ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer, zou de bij het einde van het dienstjaar 1966 geconstateerde verslechting van de exploitatieuitslagen, in vergelijking met die van 1965, volledig opgeslorpt zijn kunnen worden dank zij nieuwe besnoeiingen van de uitgaven en niettegenstaande het feit dat een deel van de tariefsverhogingen, waartoe door de Raad van beheer besloten werd om in de verhoogde personeelskosten te voorzien, niet werden goedgekeurd.

TAKSEN OP DE ONTVANGSTEN EN VERKEERSBELASTING

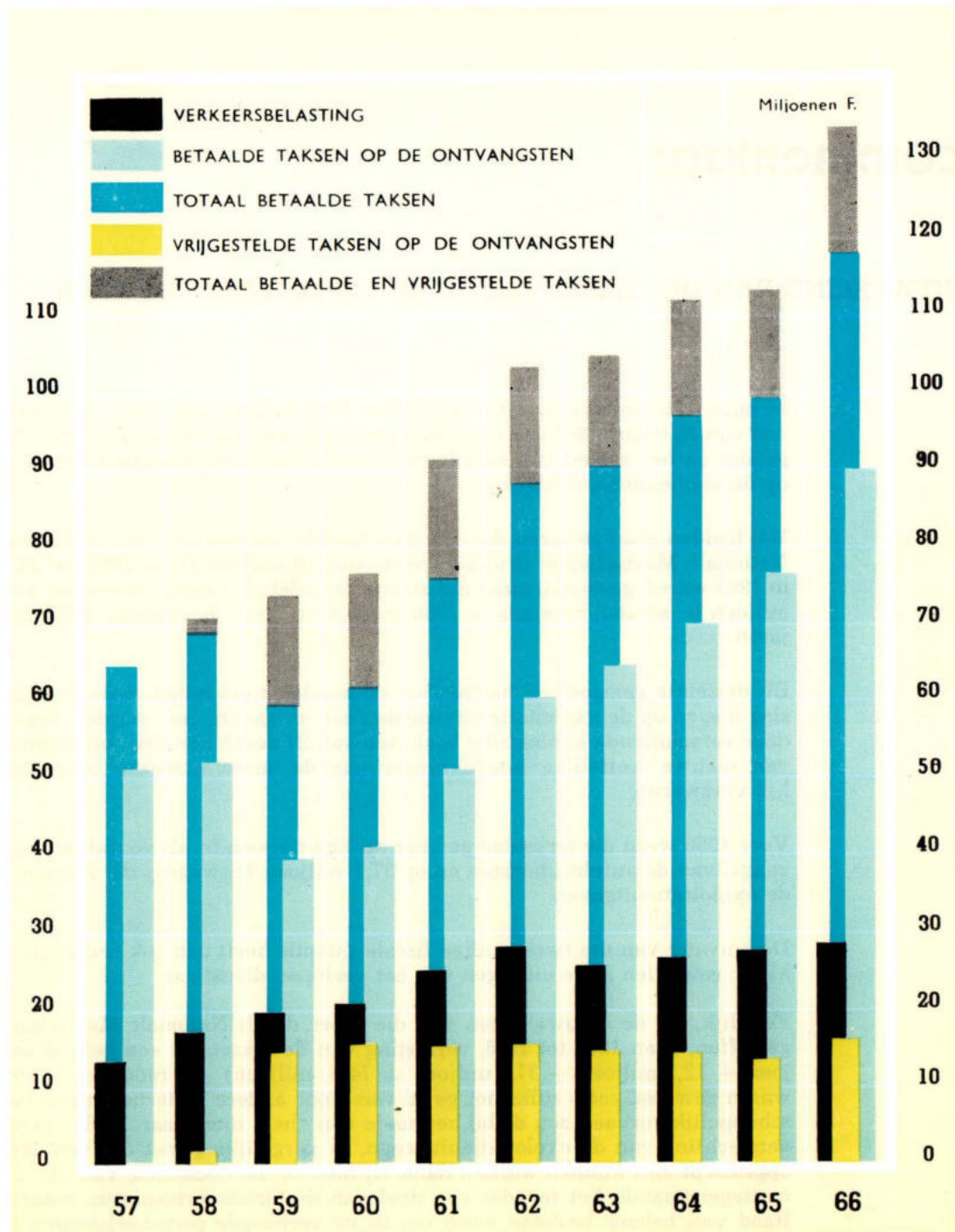


Fig. 11.

Dat zullen wij in ons verder betoog trachten te laten uitkomen.

Zo wij, intussen, ons onderzoek beperken tot de evolutie van de belastingen waarvan de financiële terugslag traditiegetrouw het voorwerp van een commentaar in dit verslag uitmaakt, dan noteren wij dat de in 1966 op de exploitatierekening geboekte sommen als taksen op de ontvangsten en als verkeersbelasting respectievelijk 89.653.878 fr. en 28.019.858 fr., zegge een totaal van 117.673.736 fr., hebben bedragen. In 1965 waren die cijfers 71.442.577 fr., 27.593.328 fr. en 99.035.905 fr. Zij wijzen dus op een belastingenaangroei van 18.637.831 fr. van het ene maatschappelijke 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 1966 met 16.057.573 fr. heeft verminderd. In 1965 bedroeg die vermindering 13.830.698 fr.

Zonder de bewuste verlenging van vrijstelling zouden de taksen op de ontvangsten, vermeerderd met de verkeersbelasting, 133.731.309 fr. bedragen hebben in 1966, tegen 112.866.603 fr. in 1965.

Het diagram fig. 11 geeft een beeld van de steeds stijgende omvang van die lasten tijdens de laatste 10 jaar.

Het minst wat men uit dat diagram kan afleiden is dat de aangroei van de fiscale lasten hoe langer hoe indrukwekkender wordt.

FINANCIËLE UITKOMSTEN VAN 1966

Als inleiding op de conclusies die uit de evolutie van de Nationale Maatschappij tijdens het dienstjaar 1965 werden getrokken, hadden wij gewezen op de verzwakking ten gevolge van de op dat ogenblik gevoerde sociale politiek, van de financiële structuur van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, ondernemingen die talrijke arbeidskrachten te werk stelden. In dat verband hadden wij de nadruk gelegd op de versnelde toeneming van de personeelsuitgaven, die gepaard ging met steeds zwaardere fiscale puncties, waarvan wij trouwens daareven de omvang in herinnering hebben gebracht. Uiteindelijk hadden wij uit onze vaststellingen afgeleid dat die twee factoren van toeneming der uitgaven ten slotte de mogelijkheid tot het dekken van de exploitatieuitgaven (annuïteiten inbegrepen) door de verkeersontvangst in gevaar hadden gebracht.

Inmiddels werd de gewraakte toestand door niets verbeterd en bij gebrek aan een gedeelte van de bijkomende inkomsten, die de Nationale Maatschappij zich had willen verzekeren om de uitwerking van de nieuwe lasten op te vangen, werd het dienstjaar 1966 afgesloten met een massale toeneming van de voorschotten aan de lijnen met verlies. Deze voorschotten stegen van 72,6 miljoen, op 31 december 1965, tot 100,5 miljoen, op 31 december 1966.

En nochtans, zoals uit navolgende tabel I blijkt, is de exploitatieontvangst, in vergelijking met 1965, met 102,1 miljoen, zegge 5,78 %, gestegen.

Uit de cijfers van die tabel I blijkt echter ook dat de uitgavenaangroei niet voldoende geremd kon worden om in overeenstemming te blijven met dat ritme van toeneming der ontvangst : de exploitatielasten zijn inderdaad met 126,2 miljoen gestegen, d.i. 7,14 % meer dan in 1965.

JAARLIJKSE EXPLOITATIEUITGAVEN EN -ONTVANGSTEN

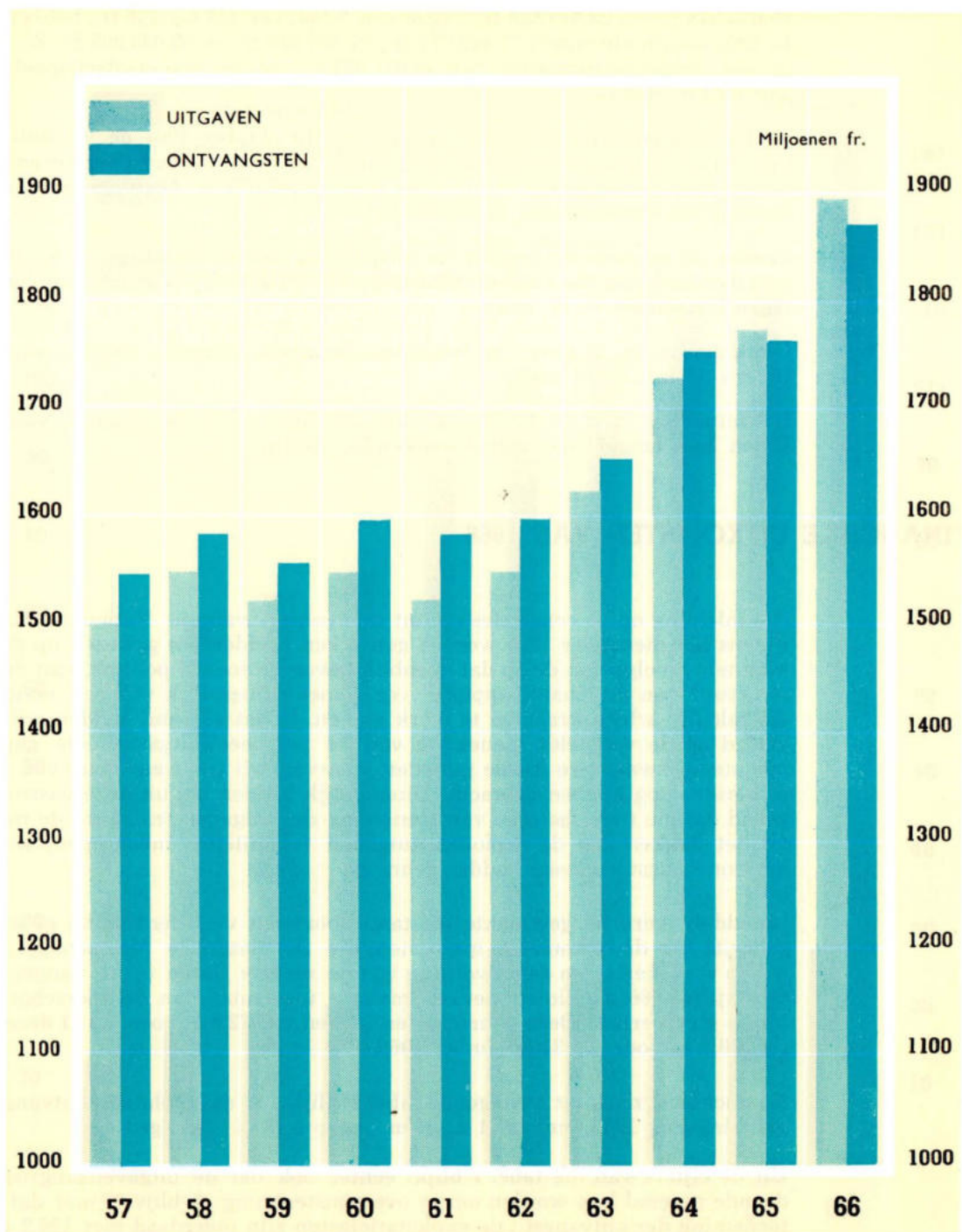


Fig. 12.

TABEL I.
In miljoen fr.

Diensten	1966			1965		
	Ont- vangsten	Uitgaven	Resul- taat	Ont- vangsten	Uitgaven	Resul- taat
Spoorlijnen :						
Elektrische	494,9	492,3	2,6	498,6	499,2	— 0,6
Niet-elektrische	5,1	5,6	— 0,5	5,6	6,0	— 0,4
Totalen	500,0	497,9	2,1	504,2	505,2	— 1,0
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	1.272,4	1.298,9	— 26,5	1.152,8	1.152,8	0
Met eigen kapitaal (regime 1924)	94,9	95,6	— 0,7	108,2	108,2	0
Totalen	1.367,3	1.394,5	— 27,2	1.261,0	1.261,0	0
Algemene totalen	1.867,3	1.892,4	— 25,1	1.765,2	1.766,2	— 1,0

Zoals men weet is, op het stuk van de personeelsuitgaven, de betrekkelijke invloed van de nieuwe lasten over 't algemeen zwaarder voor het spoornet.

De gegevens vervat in ons Verslag over het dienstjaar 1965 (blz. 72 tot 76) aangaande de nieuwe fiscale lasten die pas van kracht waren geworden, lieten daarentegen voorzien dat de terugslag van die lasten in 1966 heel wat gevoeliger zou zijn voor de autobusdiensten dan voor de spoorlijnen.

Zo de verslechting van de resultaten uiteindelijk beperkt bleef tot de autobusdiensten, is zulks vooreerst te wijten aan de omvang zelf van de bijkomende belastingen die op deze activiteitstak drukken, en dan ook aan het feit dat, eens te meer, de achteruitgang die in de resultaten van de spoorlijnen tot uiting moest komen vermomd werd door het onvoldoende spijzigen van hun hernieuwingsfondsen, of zelfs door het afschaffen van elke dotatie. Op dit punt zullen wij verder terugkomen.

Zonder de bewuste maatregelen, die er ten slotte maar op neerkomen de resultaten onder een minder ongunstige vorm voor te stellen, zou het spoornet een nog slechtere exploitatiecoëfficiënt geboekt hebben dan die van de autobusdiensten, en de voorschotten aan de lijnen met verlies zouden nog 28,3 miljoen méér hebben bedragen terwijl de winst van 2,1 miljoen van het spoornet in een verlies van 26,2 miljoen ware omgezet geworden.

Rekening houdend met al de hiervoren aangehaalde ongunstige elementen komt het dienstjaar 1966 natuurlijk in de plaats van 1965 als het minst bevredigend maatschappelijk dienstjaar van het jongste decennium, wat de geboekte resultaten betreft (fig. 12).

De verslechting van de resultaten had tot gevolg dat, voor de eerste maal sedert 1886, geen enkel tweede dividend is kunnen uitgereikt worden aan de openbare besturen aandeelhouders van de lijnen, zelfs niet van diegene die te allen tijde de beste waren geweest.

Zoals blijkt uit de grafiek fig. 13 bedraagt het gedeelte van de annuïteiten, dat door het ontvangstenexcedent van de enkele winstgevende lijnen wordt gedekt, nauwe-

DEKKING DER ANNUÏTEITEN

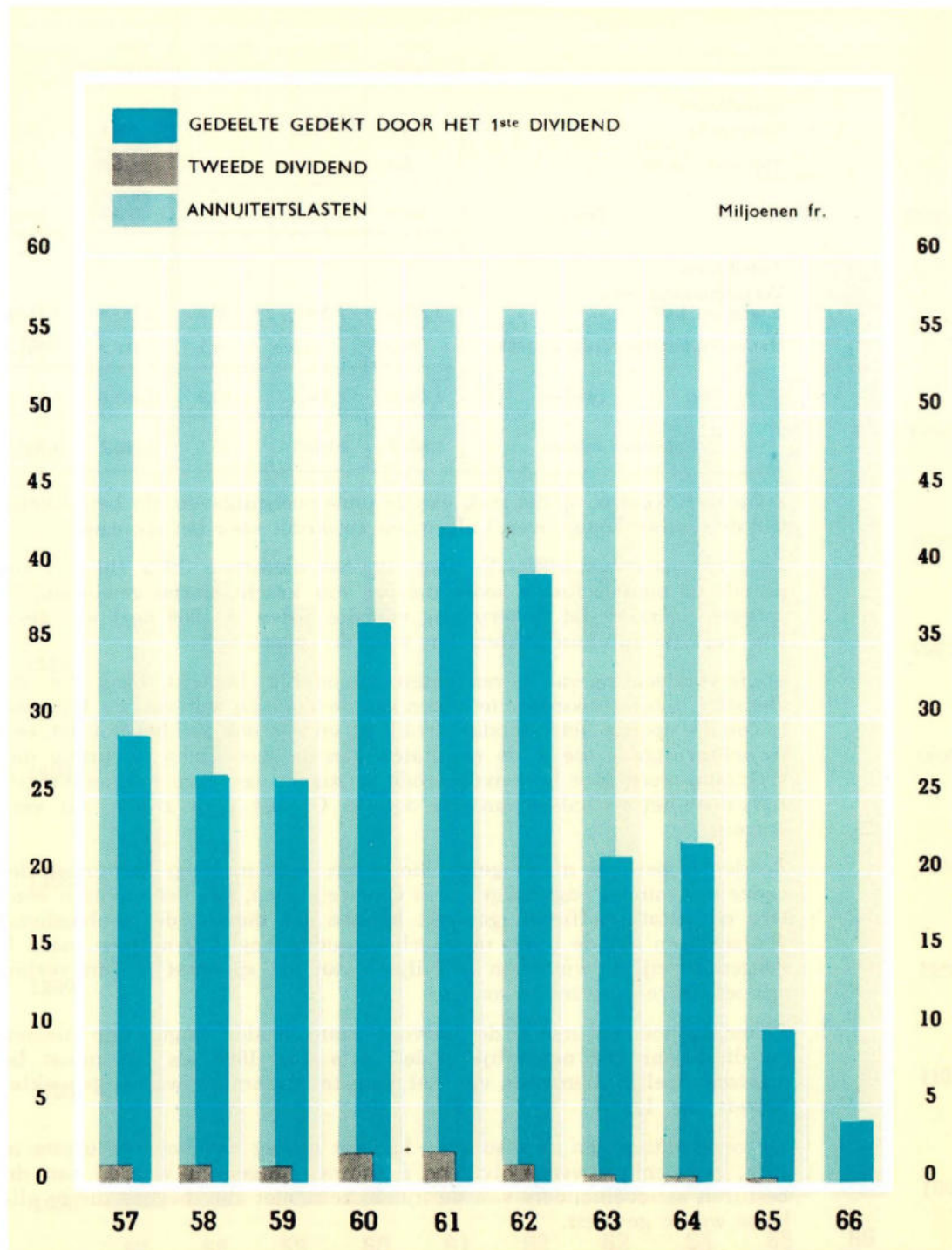


Fig. 13.

lijks 6,79 % van het totale bedrag van die annuïteiten, terwijl er, naar de mening van Minister Graux, bij de N.M.V.B. slechts spraak kan zijn van winst wanneer de annuïteiten volledig door de ontvangstenexcedenten zijn gedekt (Parlementaire handelingen - Kamer der Volksvertegenwoordigers - Zitting van 13 mei 1884, blz. 1.255, 2^{de} kolom, 4^{de} lid).

Nu de aan de aandeelhouders van al de andere ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer, waarvan de Staat mede-aandeelhouder is, uitgereikte dividenden feitelijk geheel door de schatkist worden gedekt, achten wij het niet overbodig nogmaals die opvatting van de toenmalige Regeringsinstantie aan te halen, waaraan wij trouwens reeds hadden herinnerd op blz 48 van ons Verslag over het dienstjaar 1958.

Algemene rekening en exploitatiecoëfficiënten.

TABEL II.
In franken.

	1966	1965	Verschillen 1966 - 1965
1) Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931).			
Ontvangsten	1.772.455.088	1.657.108.376	115.346.712
Uitgaven	1.796.846.603	1.657.987.826	138.858.777
Exploitatiecoëfficiënt	101,38 %	100,05 %	
Resultaat	— 24.391.515	— 879.450	— 23.512.065
Interesten (beschikbaar min excedent)	366.489	179.506	186.983
Eindresultaat	— 24.025.026	— 699.944	— 23.325.082
2) Autobusdiensten (regime 1924) — Hoge kapitalen.			
Ontvangsten	39.957.185	50.823.901	— 10.866.716
Uitgaven	40.678.849	51.118.340	— 10.439.491
Exploitatiecoëfficiënt	101,81 %	100,58 %	
Resultaat	— 721.664	— 294.439	— 427.225
Interesten (excedent min beschikbaar)	11.210	36.919	— 25.709
Eindresultaat	— 710.454	— 257.520	— 452.934
3) Autobusdiensten (regime 1924) — Lage kapitalen.			
Ontvangsten	54.897.580	57.372.947	— 2.475.367
Uitgaven	54.896.664	57.140.313	— 2.243.649
Exploitatiecoëfficiënt	99,99 %	99,59 %	
Resultaat	916	232.634	— 231.718
4) Totaal voor het net.			
Ontvangsten	1.867.309.853	1.765.305.224	102.004.629
Uitgaven	1.892.422.116	1.766.246.479	126.175.637
Exploitatiecoëfficiënt	101,34 %	100,05 %	
Resultaat	— 25.112.263	— 941.255	— 24.171.008
Interesten (beschikbaar min excedent)	377.699	216.425	161.274
Eindresultaat	— 24.734.564	— 724.830	— 24.009.734

TABEL III.

Aanwending van de resultaten en verdeling van de winsten.

In franken.

	Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)		Autobusdiensten (regime 1924)		Totalen voor het net	
	1966	1965	1966	1965	1966	1965
A. Aanwendig van de resultaten.						
Verdeelde winsten (art. 28 der statuten) . . .	3.827.741	10.049.956	88.733	602.327	3.916.474	10.652.283
Winsten aangewend tot terugwinning van vroegere verliezen	—	304.612	—	—	—	304.612
Verliezen gedekt door de voorschotten van de N.M.V.B.	— 27.852.767	— 11.054.512	—	—	— 27.852.767	— 11.054.512
Door de aandeelhouders terug te betalen ver- liezen	—	—	— 798.271	— 627.213	— 798.271	— 627.213
Totale nettowinst	— 24.025.026	— 699.944	— 709.538	— 24.886	— 24.734.564	— 724.830
Aantal lijnen met winst	3	12 (12)	6	7 (6)	9	19 (18)
Aantal lijnen met verlies	8	10 (4)	1	1 (1)	9	11 (5)
Aantal lijnen zonder winst noch verlies . . .	8	8 (3)	18	21 (18)	26	29 (21)
B. Verdeling van de winsten (art. 28 der sta- tuten).						
Brutodividenden : eerste dividend	3.827.741	9.754.993	88.733	370.611	3.916.474	10.125.604
tweede dividend	—	91.594	—	71.252	—	162.846
Totaal	3.827.741	9.846.587	88.733	441.863	3.916.474	10.288.450
Reservefonds	—	91.594	—	71.252	—	162.846
Voorzieningsfonds	—	61.063	—	47.502	—	108.565
Tantièmes aan de beheerders en aan de Directeur-Generaal	—	50.712	—	41.710	—	92.422
Totale winst	3.827.741	10.049.956	88.733	602.327	3.916.474	10.652.283

Men mag inderdaad niet uit het oog verliezen dat de teruggang van de door de Nationale Maatschappij geboekte resultaten, die hoofdzakelijk aan de verzwaring van de fiscale lasten te wijten is, ten volle zijn weerslag heeft op de begroting van de openbare besturen aandeelhouders.

VERGELIJKING VAN DE ALGEMENE UITSLAGEN VAN 1965 MET DIE VAN 1966

Zoals de vorige jaren hebben wij in twee samenvattende tabellen, respectievelijk genummerd II en III, de algemene totalen van de bijlagen B, C, F en G, gevoegd bij de balans van de dienstjaren 1965 en 1966, overgebracht.

In die tabellen zijn samengevat :

- in tabel II, de algemene rekening en de algemene exploitatiecoëfficiënten voor de dienstjaren 1966 en 1965 ;
- in tabel III A, de aanwending van de resultaten van dezelfde dienstjaren ;
- in tabel III B, de verdeling van de gezamenlijke winsten.

Voor het jaar 1965 werden de getallen van de lijnen respectievelijk met winst, met verlies of zonder winst noch verlies vergelijkbaar gemaakt met die van 1966 door in de tabel III A, naast de werkelijke cijfers van 1965, ook die aan te geven die tijdens datzelfde jaar bekomen zouden geweest zijn indien de vermindering van het aantal lijnen van 59 tot 44 op dat ogenblik reeds had plaats gehad.

Deze vermindering, die in 1966 is geschied, is te wijten, eensdeels aan de fusie in één groep van de 12 lijnen van Luxemburg en, anderdeels, aan de liquidatie :

- a) van het maatschappelijk bezit van drie autobusdiensten met eigen kapitaal, waarvan de machtigingen omgezet werden in machtigingen beheerd door de wet van 29 augustus 1931 ;
- b) van het maatschappelijk bezit van een autobusdienst met laag kapitaal, waarvan de machtiging werd geünifieerd met die van een autobusdienst met hoog kapitaal.

Om te voorkomen dat die wijzigingen aan het statutair regime van de bewuste autobusdiensten verkeerde opvattingen zouden doen ontstaan ten opzichte van de evolutie der ontvangsten, uitgaven en resultaten van de verschillende takken van het net, geven wij in de tabel IV hierna een vergelijking van de cijfers van 1966 met de werkelijke cijfers van 1965 (kolom 3) en met de herziene cijfers (kolom 5), alsof de in 1966 verrichte statuutwijzigingen in 1965 waren geschied.

TABEL IV.
In duizend fr.

(1)	1966 (2)	Werkelijke cijfers		Heraangepaste gedeeltelijke totalen	
		1965 (3)	1966 - 1965 (4) = (2) - (3)	1965 (5)	1966 - 1965 (6) = (2) - (5)
1) Spoorlijnen en AB. 1931.					
Exploitatieontvangsten .	1.772.455	1.657.108	115.347	1.673.016	99.439
Exploitatieuitgaven .	1.796.846	1.657.988	138.858	1.673.697	123.149
Exploitatiecoëfficiënt .	101,38 %	100,05 %		100,04 %	
2) AB. 1924 met hoog kapitaal					
Exploitatieontvangsten .	39.957	50.824	— 10.867	38.058	1.899
Exploitatieuitgaven .	40.679	51.118	— 10.439	38.551	2.128
Exploitatiecoëfficiënt .	101,81 %	100,58 %		101,30 %	
3) AB. 1924 met laag kapitaal					
Exploitatieontvangsten .	54.898	57.373	— 2.475	54.231	667
Exploitatieuitgaven .	54.897	57.140	— 2.243	53.998	899
Exploitatiecoëfficiënt .	99,99 %	99,59 %		99,57 %	
4) Net					
Exploitatieontvangsten .	1.867.310	1.765.305	102.005	1.765.305	102.005
Exploitatieuitgaven .	1.892.422	1.766.246	126.176	1.766.246	126.176
Exploitatiecoëfficiënt .	101,34 %	100,05 %		100,05 %	

Zo de vergelijking van de resultaten van 1965 met die van 1966 een achteruitgang van 24,2 miljoen fr. laat uitkomen, is het een feit dat die achteruitgang nog veel aanzienlijker zou zijn geweest zonder de heraanpassing van cijfers voortvloeiend uit de terugnemingen die op de dotaties aan de hernieuwingsfondsen werden gedaan (zie daarover de Verslagen van 1964, blz. 60, en van 1965, blz. 66), terugnemingen waarvan hiervoren in de rubriek « Financiële uitkomsten van 1966 » reeds spraak is geweest.

Inderdaad zouden, zonder die terugnemingen (13.265.996 fr. in 1965 en 28.232.661 fr. + 4.758.487 fr. = 33.091.148 fr. in 1966), de nadelige saldo's van het vorige dienstjaar en van het pas verstreken dienstjaar respectievelijk 14.207.251 fr. en 58.203.411 fr. hebben bedragen, cijfers die wijzen op een teruggang van 43.990.160 fr. van het ene dienstjaar tot het andere.

Nog in verband met de bedoelde terugnemingen menen wij hierna het standpunt te moeten bevestigen, dat wij reeds bij de tutelaire overheid hebben laten gelden.

Het is duidelijk dat de totale of gedeeltelijke afschaffing van de dotatie tot hernieuwing, zoals ze op initiatief van de Nationale Maatschappij wordt verricht, slechts een *overgangs- en fragmentair karakter* kan hebben en ingegeven wordt door lokale of particuliere oorzaken, die men inmiddels zonder uitstel zoekt te verhelpen.

Zo men mag aannemen dat een zelfde maatregel met een meer algemeen karakter *in crisistijd en als overgangsmaatregel* zou kunnen overwogen worden, moet men wel inzien dat in tijd van voorspoed, in een periode van hoogconjunctuur en waarin het nationale inkomen in expansie is, een dergelijke maatregel een economische nonsens is die alleen tot gevolg heeft het grondig onderzoek van een zeer actueel exploitatieprobleem te ontwijken en het uitstellen tot later van een effectieve oplossing die zich feitelijk heden nog opdringt.

De vraag moet trouwens worden gesteld, of het redelijk is en in overeenstemming met de budgettaire orthodoxie, de gelden van de hernieuwingsfondsen van een onderneming, in dit geval een van de inkomstbronnen van haar buitengewone begroting, aan te wenden tot het dekken van een exploitatietekort, 't is te zeggen van het tekort op haar gewone begroting.

Het antwoord op die vraag lijkt de organen van de Nationale Maatschappij niet twijfelachtig.

Nog in verband met dat probleem voegen wij eraan toe, dat men niet uit het oog mag verliezen dat de liquidatie van de portefeuille der N.M.V.B. — die als voorwaarde zou gelden voor de tussenkomst van de schatkist ten gunste van de Nationale Maatschappij — als erg gevolg zou hebben het tekort van haar gewone begroting met circa 60 miljoen fr. per jaar te doen toenemen, door het verlies van de financiële inkomsten, die op dit ogenblik het grootste deel van de algemene administratiekosten dekken.

Wat er van die verschillende kwesties ook zij, men mag zich afvragen waarom de Nationale Maatschappij, evenals ten andere haar aandeelhouders, minder goed behandeld wordt dan andere instellingen met ongeveer hetzelfde maatschappelijk doel en waarom er niet een zekere gelijkheid zou komen voor al die organismen en vooral waarom de ongelijkheid, die van bij het vertrek onder hen bestaat, nog versterkt wordt in het nadeel van de Nationale Maatschappij.

EVOLUTIE VAN DE EXPLOITATIEONTVANGSTEN EN -UITGAVEN PER AARD VAN INKOMSTEN EN LASTEN

In het kader van het programma van de te nemen maatregelen om het evenwicht van de exploitatierekening te behouden of te herstellen had de Raad van beheer, handelend in de lijn van haar statutaire bevoegdheid, in het begin en in de loop van 1965 namelijk tot tariefsaanpassingen besloten, zo voor het vervoer van de gewone

EXPLOITATIEKOSTEN EN OVERSCHOT VAN ONTVANGSTEN OF UITGAVEN

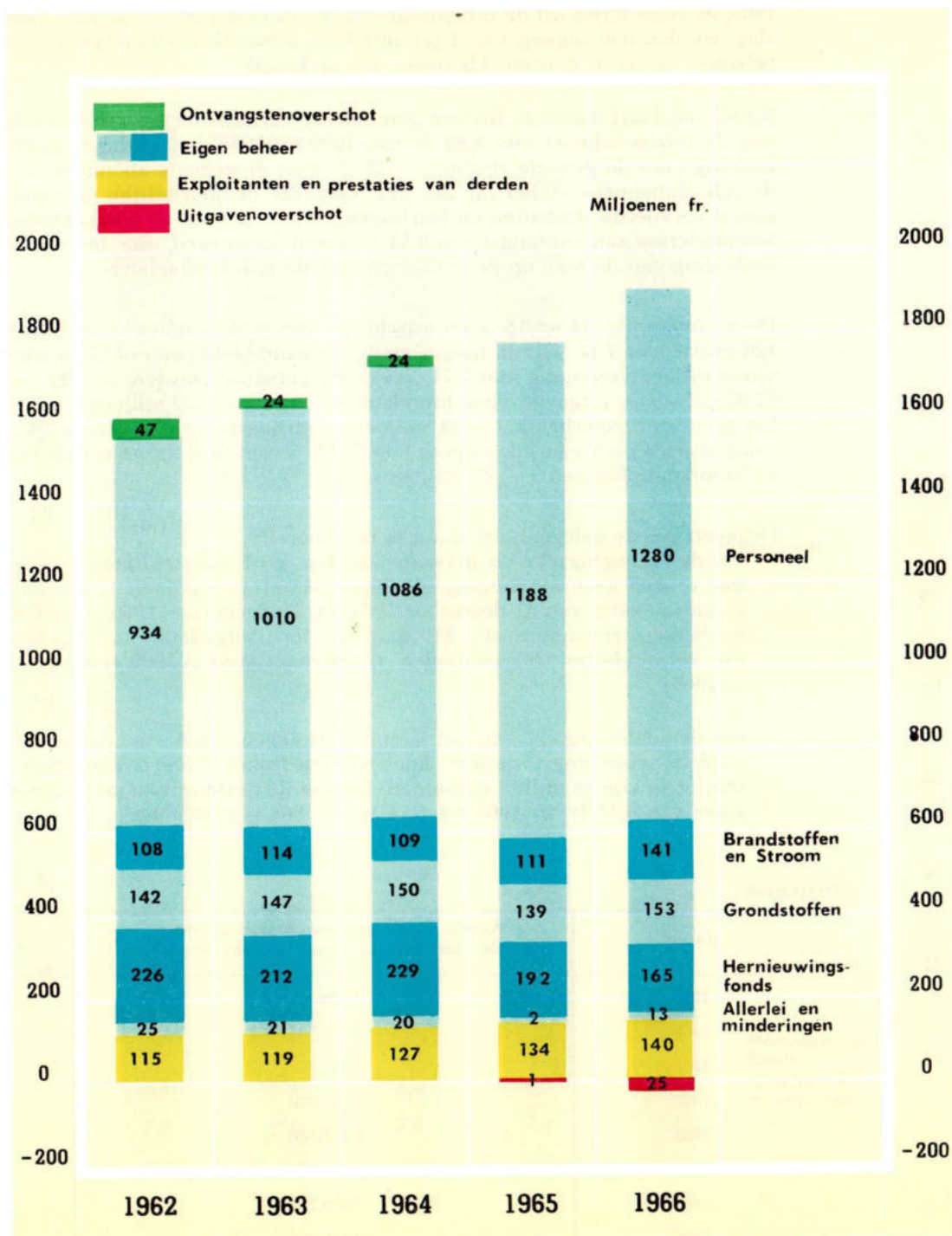


Fig. 14.

reizigers als van de gewone, school- en werkliedenabonnees. Overeenkomstig de wet werden de gewijzigde tarieven aan de goedkeuring van de Regering voorgesteld.

Zoals reeds werd vermeld op de blz. 92 en 93 van ons verslag over het dienstjaar 1965, en zoals blijkt uit de inlichtingen die voorkomen op blz. 52 van onderhavig verslag, werden met ingang van 1 januari 1966, alleen de nieuwe tarieven voor gewone reizigers en voor gewone abonnees goedgekeurd.

Zulks verklaart waarom, bij een gemiddelde vermeerdering van de totale ontvangst van de reizigersdienst met 5,82 % van 1965 tot 1966, het verhogingspercent 6,86 % bedroeg voor de gewone reizigers, 7,45 % voor de gewone abonnees en 4,68 % voor de schoolabonnees (tabel op blz. 59), ondanks de merkelijke toeneming van het aantal vervoerde studenten en leerlingen, terwijl er voor de weekabonnementen een vermindering aan ontvangst van 0,53 % wordt genoteerd, die te wijten is aan de verhoging van de taks op de ontvangst van de autobusdiensten.

De grafieken fig. 14 en 15 laten uitschijnen dat zo de uitgaven van 1965 tot 1966 met 126 miljoen, of 7,14 %, zijn toegenomen, dat gemiddeld percent bijna integraal voortvloeit uit een verhoging met 7,74 % van de personeelskosten (+ 92 miljoen), met 27,03 % van de uitgaven voor brandstof en stroom (+ 30 miljoen), met 10,07 % van het grondstoffenverbruik (+ 14 miljoen), verhoging die gedeeltelijk wordt gecompenseerd door een inkrimping met 14,06 % van de dotaties aan de hernieuwings- en amortisatiefondsen (— 27 miljoen).

Dit geeft ons de gelegenheid eraan te herinneren :

- dat de verhoging van de personeelskosten veel aanzienlijker zou geweest zijn had er zich geen inkrimping van het effectief voorgedaan : het aantal agenten in dienst werd, van 31 december 1965 tot 31 december 1966, van 7.568 tot 7.158 eenheden verminderd, d.i. 410 man minder ; uitgedrukt in man-jaren, bedroeg die vermindering 281 eenheden (7.666 man-jaren in 1965, tegen 7.385 man-jaren in 1966) ;
- dat de achteruitgang van het aantal werkdagen van 8 uren dat door de jaarlijkse exploitatieontvangst gedekt kan worden (tabel V hierna) nog niet op het punt schijnt te zijn te zullen ophouden, hoewel de netto-ontvangst per vervoerde reiziger van 6,11 fr. in 1965 tot 6,74 fr. in 1966 is gestegen ;

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
1966	2.510.060	67,1

VERDELING IN % VAN DE EXPLOITATIEKOSTEN

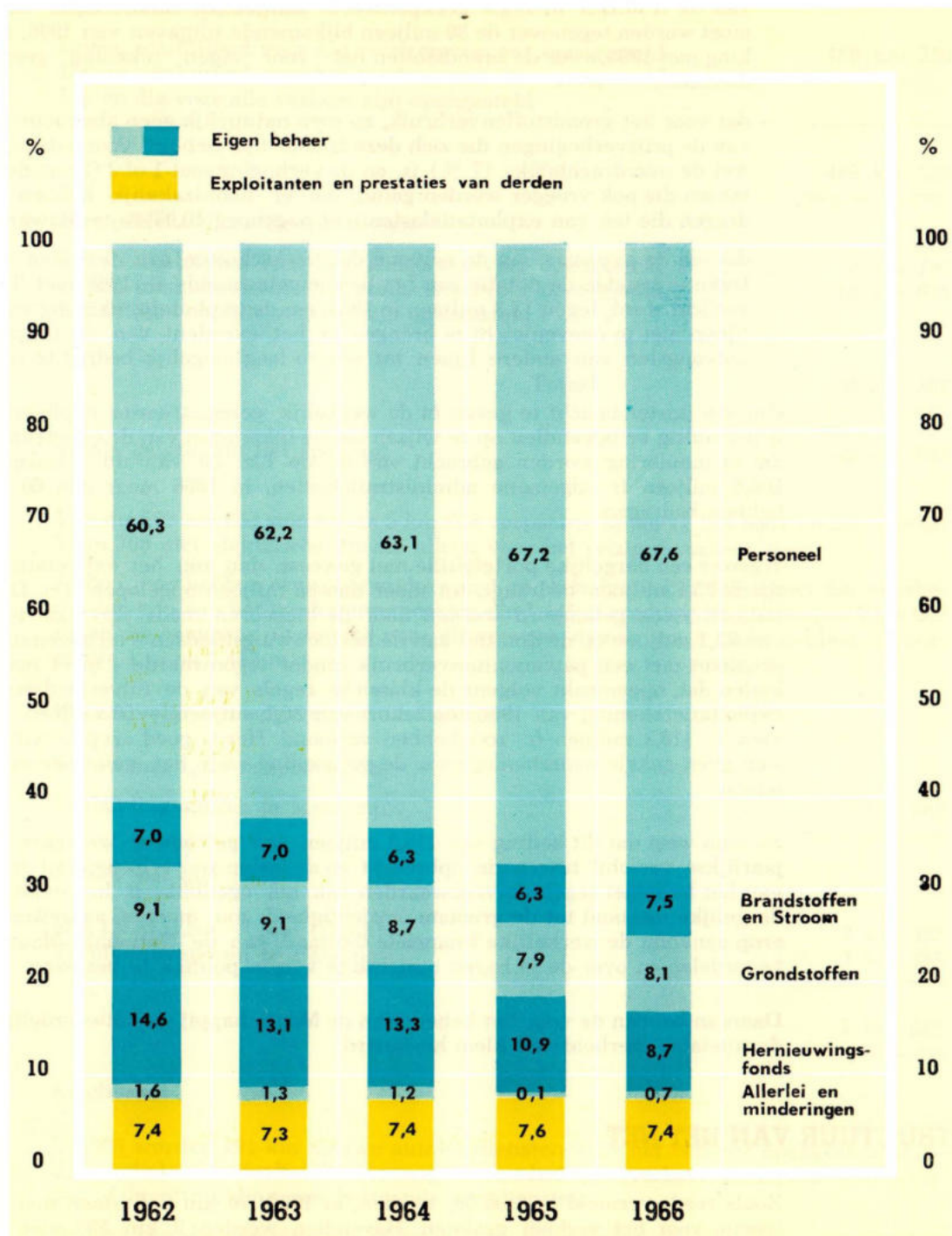


Fig. 15.

- dat wij in onze ramingen van de terugslag van de nieuwe fiscale lasten de bijkomende belasting op de gasoil geschat hadden op $(0,75 \text{ fr.} \times 9.500.000 = 7.125.000 \text{ fr.})$ voor het eerste trimester van 1966 en op $(0,855 \text{ fr.} \times 28.500.000 = 24.397.500 \text{ fr.})$ voor de laatste drie trimesters van 1966, zegge 31.522.500 fr. voor het volledige dienstjaar (door de N.M.V.B. voor eigen rekening of voor rekening van de N.M.B.S. in regie geëxploiteerde autobusdiensten), cijfer dat geplaatst moet worden tegenover de 30 miljoen bijkomende uitgaven van 1966, in vergelijking met 1965, voor de brandstoffen der voor eigen rekening geëxploiteerde diensten ;
- dat voor het grondstoffenverbruik, zo men natuurlijk geen abstractie kan maken van de prijsverhogingen die zich deze laatste tijd hebben voorgedaan, het evenwel de overdrachtstaks (7 %) is, en de verhoging met 1 of 2 % van de forfaitaire taksen die ook vroeger werden geïnd, die er hoofdzakelijk hebben toe bijgedragen die tak van exploitatielasten met nagenoeg 10,07 % te bezwaren ;
- dat om de expansie van de omvang der voorschotten aan de lijnen met verlies tegen te houden de dotatie aan het hernieuwingsfonds in 1966 met 33,1 miljoen verlicht werd, tegen 13,3 miljoen in 1965, om de exploitatierekening van sommige lijnen niet in onevenwicht te brengen of het excedent van de uitgaven op de ontvangsten van andere lijnen tot een zo laag mogelijk bedrag te reduceren.

Om een juister inzicht te geven in de werkelijk geregistreeerde exploitatieuitslagen is het nuttig er bovendien op te wijzen dat de inkomsten van de effectenportefeuille, die in mindering worden gebracht van de op blz. 89 van dit Verslag vermelde 106,8 miljoen fr. algemene administratiekosten, in 1966 meer dan 60 miljoen fr. hebben bedragen.

Ware er een dergelijke portefeuille niet geweest, dan zou het exploitatietekort, dat thans 25,1 miljoen bedraagt, tot meer dan 85 miljoen opgelopen zijn. Daar de 25,1 miljoen reeds getemperd werden door de hiervoren reeds vermelde terugneming van 33,1 miljoen op de dotaties aan de hernieuwingsfondsen - terugneming die overeenstemt met een patrimoniumverbruik zonder tegenwaarde - moet men eruit afleiden dat, opgemaakt volgens de klassieke regels van de nijverheidseconomie, de exploitatierekening van 1966 een tekort van $25,1 \text{ miljoen} + 60 \text{ miljoen} + 33,1 \text{ miljoen} = 118,2 \text{ miljoen fr.}$ zou hebben vertoond. Het is goed erop te wijzen, dat die som geen enkele voorziening voor de vergoeding van het geïnvesteerde kapitaal omvat.

Zo men weet dat dit bedrag van 118,2 miljoen een getrouwer weergave is van het jaarlijkse verschil tussen de opbrengst en de lasten voortvloeiend uit de exploitatie van het buurtnet tegen de voorwaarden van het ogenblik, is het evident dat een dergelijke toestand tot de grootste omzichtigheid zou moeten aanzetten waar het erop aankomt de werkelijke financiële toestand van de Nationale Maatschappij te beoordelen en over de te haren opzichte te volgen politiek te beslissen.

Daaraan hebben de voor het beheer van de Maatschappij verantwoordelijke organen de tutelaire overheid met klem herinnerd.

STRUCTUUR VAN HET NET

Zoals reeds vermeld op blz. 50, werden, in 1966, 70 km 278 lijnen met elektrische tractie voor het verkeer gesloten. Bovendien werden 2 km 500 niet geëlektrificeerde spoorlijnen, die voor het goederenvervoer dienden, buiten bedrijf gesteld.

Hieruit volgt dat het net, op 31 december 1966, het hiernavermeld geheel van spoorlijnen en autobusdiensten omvatte :

Spoornet

Elektrische spoorlijnen

Lijnen uitsluitend voor het reizigersvervoer opengesteld	489 km 350
Lijnen uitsluitend voor het goederenvervoer opengesteld	—
Lijnen die voor alle verkeer zijn opengesteld	—

Totaal 489 km 350

Niet geëlektrificeerde spoorlijnen

Lijnen uitsluitend voor het reizigersvervoer opengesteld	3 km 700
Lijnen uitsluitend voor het goederenvervoer opengesteld	16 km 602
Lijnen die voor alle verkeer zijn opengesteld	—

Totaal 20 km 302

Totale lengte van het spoornet 509 km 652

Van die 509 km 652 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 3 km 608 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>3 km 608</u>
--	-----------------

Lijnen met vier rails

Mol (N.M.B.S.) — Mol (Donk)	3 km 987
Verbindingssporen te Baudour	3 km 655

7 km 642

Autobusnet

In 1966 werden 191 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 23 km kleine wijzigingen en varianten aan de bestaande diensten niet inbegrepen) wordt hierna in tabel VI gegeven :

TABEL VI.

Lijst van de openbare autobusdiensten en belangrijke uitbreidingen die in 1966 in bedrijf werden gesteld

Lijn	Lengte	Datum van in- bedrijfstelling
Maurage — Bray	6 km 789	17-01-1966
Gérouville — Houdrigny	8 km 525	7-02-1966
Libramont — Bras	10 km 667	7-02-1966
Gent — Zelzate/Wachtebeke	19 km 691	1-05-1966
Boom — Antwerpen	22 km 894	22-05-1966
Westouter — Loker	4 km 542	22-05-1966
Milmort — Herstal	5 km 137	22-05-1966
Tielt — Binkom — Lubbeek	11 km 646	22-05-1966
Brussel — Halle — Leerbeek	20 km 000	17-09-1966
Brussel (Noord) — Dilbeek « M »	8 km 800	17-09-1966
Brussel (Noord) — Anderlecht (Het Rad) « F »	13 km 800	17-09-1966
Verlaine — Haneffe — Borgworm	18 km 605	22-09-1966
Wuustwezel — Kalmthout/Nieuwmoer	12 km 416	2-10-1966
Ittre — Bornival	4 km 282	30-11-1966
Totaal	167 km 794	

Ingevolge die verschillende initiatieven had het autobusnet een totale uitgestrektheid van 12.561 km 174, onderverdeeld als volgt :

Vervangingsautobusdiensten (regime 1931)	11.478 km 209
Toevoegingsautobusdiensten (regime 1924)	1.082 km 965

Van die 12.561 km 174 autobusdiensten zijn er 1.375 km 223 verpacht, namelijk 858 km 117 vervangingsdiensten en 517 km 106 toevoegingsdiensten. Er worden 968 km 304 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 869 km seizoendiensten niet inbegrepen) bedroeg dus, op 31 december 1966, 13.070 km 826.

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 345 eenheden voor het ganse land en hun lengte nam toe met 4.701 km in vergelijking met het vorige dienstjaar.

De speciale VERPACHTE diensten tellen 208 eenheden meer en een verhoging van 3.114 km werd geregistreerd in de lengte van de bediende reiswegen.

Wij noteren eveneens een aangroei van het aantal (+ 137) en van de kilometerlengte (+ 1.587 km nieuwe reiswegen) 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 tien jaren.

TABEL VII.

School- jaren	Dagelijkse afhalingsdiensten		Diensten naar de zweminrichtingen	
	Aantal	Lengte van de reiswegen (km)	Aantal	Lengte van de reiswegen (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
1966-1967	801	17.739	242	1.830

De cijfers van die tabel laten uitschijnen dat de toeneming van de speciale diensten hoofdzakelijk — op een duidelijk afgetekende wijze zelfs — betrekking heeft op het speciale vervoer dat voor de verplaatsingen van scholieren wordt ingericht.

EVOLUTIE VAN HET VERKEER

Goederen

Zo de lengte van de niet geëlektrificeerde lijnen die voor het goederenvervoer openstaan tijdens het dienstjaar van 19 km 102 tot 16 km 602 werd verminderd, dient er nochtans opgemerkt te worden dat die vermindering bestond in het geleidelijk sluiten voor de exploitatie van een zeker aantal sporen die voornamelijk voor het sorteren van wagens aangewend werden.

Zo er derhalve een nieuwe inkrimping van de ontvangsten werd vastgesteld, namelijk van 13,5 % vergeleken met 1965, niettegenstaande de stabiliteit van de tarieven, is de bijzonderste oorzaak ervan toe te schrijven aan de achteruitgang van het vervoerde tongewicht (—8,2 %) en van de ton-kilometers (— 8 %), terwijl de gemiddelde afstand der verzendingen praktisch op hetzelfde peil bleef.

Het deel van die activiteitstak in het geheel van de prestaties van de Nationale Maatschappij blijft dus van jaar tot jaar zwakker worden.

Reizigers

Bij het commentariëren van de achteruitgang die in 1965 werd vastgesteld in het volume van het verkeer der Nationale Maatschappij, uitgedrukt in afgelegde kilometers, achteruitgang die onmiddellijk volgde op een ononderbroken reeks jaren die integendeel een groeiende activiteit kenden, lieten wij in ons Verslag over dat dienstjaar (blz. 84) opmerken dat die ommekeer in het expansieritme te wijten was aan de wanverhouding tussen de snelle stijging van de exploitatieuitgaven en het veel tragere ritme van de aangroei der ontvangsten.

EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER

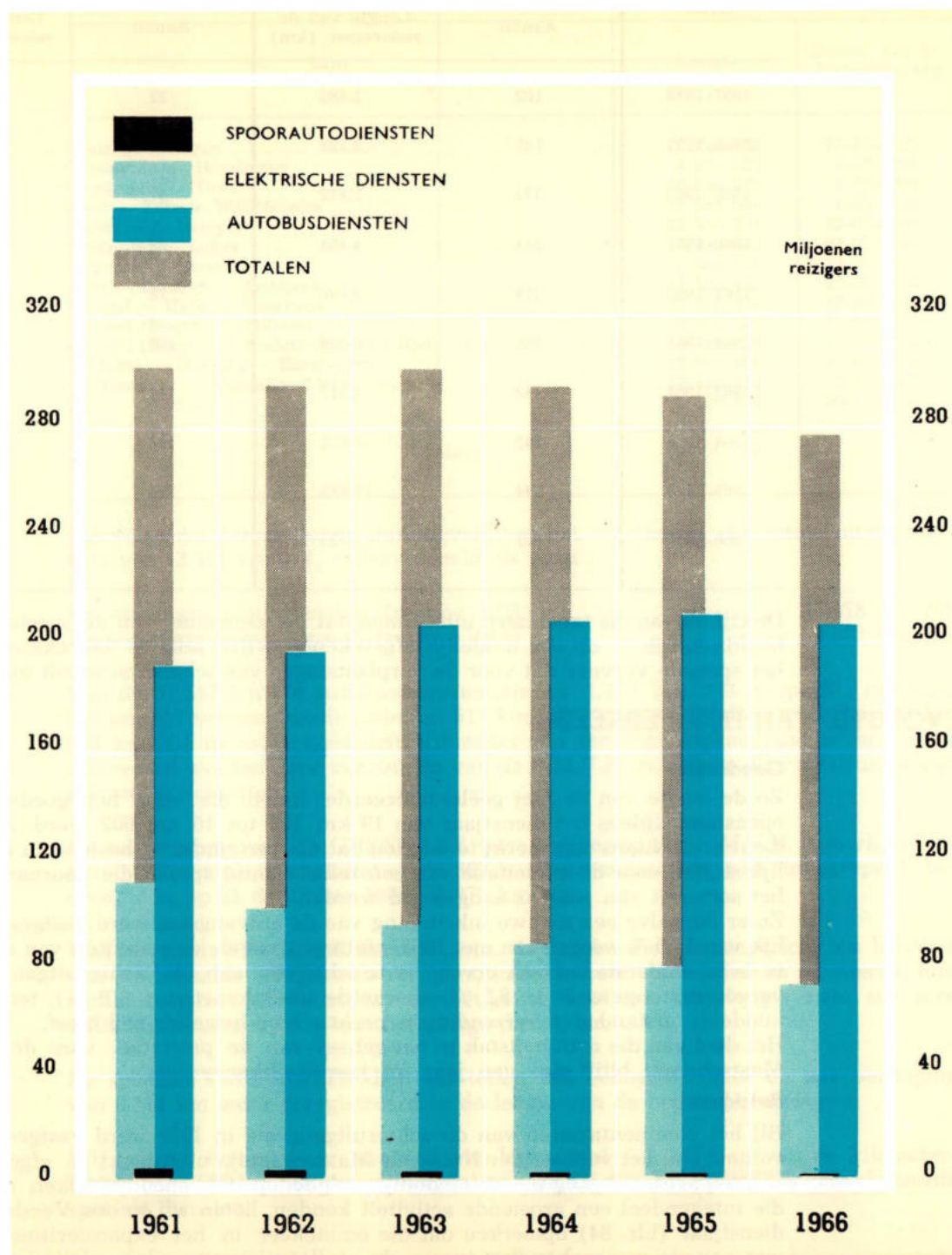


Fig. 16.

Die wanverhouding heeft in 1966 eveneens een herziening van de uurroosters noodzakelijk gemaakt, in de zin van de afschaffing van een zeker aantal ritten, namelijk deze waarvan de ontvangsten niet volstonden om de marginale kostprijs te dekken. Hieruit vloeide een vermindering voort van 1,01 % van het verkeer, uitgedrukt in afgelegde kilometers, en van 0,86 % van het aantal geboden plaatsen-km, alhoewel het net van de door de Nationale Maatschappij geëxploiteerde openbare vervoerdiensten nog een lichte uitbreiding kende : + 0,92 % vergeleken met het vorige jaar, tegen + 2,57 % in 1965.

De vermindering van het aantal in 1966 vervoerde reizigers bedroeg gemiddeld 4,14 %, vergeleken met 1965. Het is onder de gewone reizigers en de gewone abonnees dat de achteruitgang, respectievelijk met 5,45 % en 5,20 %, het gevoeligst was. Zo het aantal weekabonnees 2,48 % minder bedroeg dan in 1965, heeft het vervoer der schoolabonnees daarentegen, met 1,32 % reizigers meer, de gunstige weerslag ondervonden van een aangroei van het aantal schoolgaande jonge lieden en kinderen. Laten we nochtans opmerken dat de achteruitgang van het aantal in 1966 vervoerde abonnees gedeeltelijk te wijten is aan een heraanpassing van de omzettingcoëfficiënten der aan die categorie gebruikers afgeleverde vervoerbewijzen, heraanpassing die erop gericht was die coëfficiënten beter in overeenstemming te brengen met de huidige gemiddelde aantal verplaatsingen van die abonnees, rekening gehouden met de wijzigingen in de uurroosters, zowel van de arbeiders als van de studenten.

Dit verklaart het lichte gebrek aan overeenstemming tussen de variatie, van het ene jaar tot het andere, van het aantal reizigers, eensdeels, en het bedrag der ontvangsten, anderdeels, voor de weekabonnees (— 2,48 % reizigers ; — 0,53 % ontvangsten) en schoolabonnees (+ 1,32 % reizigers ; + 4,68 % ontvangsten), alhoewel de door de Nationale Maatschappij uit hoofde van die abonnementen geïnde nettoprijzen intussen zelfs verminderden, daar de taks op de bruto-ontvangsten der autobusdiensten van 1 januari 1966 af van 6 % op 7 % werd gebracht.

OPVOERING VAN DE PRODUKTIVITEIT

De inkrimping die zich het vorige jaar in de activiteit van de Nationale Maatschappij heeft voorgedaan kon tijdens het dienstjaar 1966 niet geremd worden. Het volume van de geboden plaatsen-km heeft een nieuwe achteruitgang geboekt : het bedraagt nog slechts 10.477 miljoen eenheden, wat een achteruitgang betekent van 1,28 %, vergeleken met 1965, en zelfs lager ligt dan in 1963.

Niettegenstaande die weinig bemoedigende vaststelling en hoewel de aandacht eerder gaat naar de achteruitgang van de financiële uitslagen, is het eens te meer mogelijk, door de ontleding van tabel VIII hierna de hardnekkige weerstand, die de N.M.V.B. biedt aan de samengevoegde uitwerking van die verkeersinkrimping en van de verslechting der financiële uitslagen, in het licht te stellen.

Die tabel VIII laat inderdaad uitschijnen dat voor elk door het personeel van de « Beweging » gepresteerd uur 1.153 plaatsen-km aan het publiek werden geboden in 1966, tegen 1.136 in 1965. De produktiviteit werd dus van het ene jaar tot het andere met ongeveer 1,50 % opgevoerd.

Daarentegen heeft de stijging van de uurlonen een nieuwe zeer gevoelige verhoging van de kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren veroorzaakt. Hij stijgt inderdaad van 666,09 fr. in 1965 tot 743,93 fr. in 1966, zegge een verhoging van 11,69 %. Dank zij een intensieve en aanhoudende rationalisatieactie, is de Nationale Maatschappij erin geslaagd die verhoging gedeeltelijk te resorberen en, al is het dan ook in geringe mate, het ritme af te remmen van de stijging van de verhoging vastgesteld in de kostprijs van het personeel der « Beweging » per geboden plaats-km, kostprijs die slechts 11,02 % hoger ligt dan deze van 1965 terwijl, zoals hiervoor reeds gezegd, de stijging van het gemiddelde uurloon 11,69 % bedroeg.

Er valt nochtans op te merken dat dit verschil in stijgingspercentage het laagste is dat tijdens de in tabel VIII opgenomen jaren werd waargenomen.

TABEL VIII.

Opvoering van de produktiviteit tijdens de jongste veertien jaren.

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Geboden plaatsen-km (in miljoenen) (verpachte diensten niet inbegrepen).	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	10.477
Door de «Beweging» ge-presteerde diensten (in duizenden)	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	9.086
Aantal geboden plaatsen-km per gepresteerd uur «Beweging» (in eenheden)	712	744	806	858	886	907	939	1.004	1.011	1.024	1.077	1.118	1.136	1.153
Verhouding tussen het aantal uren «one man car» en uren «Geleiders, chauffeurs en ontvangers» . .	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 %	63,14 %
Kostprijs van een werke-lijke dagprestatie van 8 uren														
— in franken	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	743,93
— betrekkelijk verschil in verhouding tot het vo-rige jaar	—	+ 3,24 %	+ 3,68 %	+ 7,30 %	+ 12,19 %	+ 4,91 %	+ 3,91 %	+ 7,26 %	+ 3,00 %	+ 6,96 %	+ 10,92 %	+ 10,17 %	+ 11,33 %	+ 11,69 %
Kostprijs van het perso-neel «Beweging» per ge-boden plaats-km														
— in centiemen	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	8,081
— betrekkelijk verschil in verhouding tot het vo-rige jaar	—	— 1,12 %	— 4,38 %	+ 0,78 %	+ 8,69 %	+ 2,46 %	+ 0,42 %	+ 0,29 %	+ 2,29 %	+ 5,62 %	+ 5,40 %	+ 6,17 %	+ 9,57 %	+ 11,02 %

Het ogenblik is gekomen om eraan te herinneren dat, zo de remming op de stijging van de eenheidsprijs der geboden plaats-km vroeger te danken was, gedeeltelijk aan de verhoging van het vervoervermogen der voertuigen en gedeeltelijk aan het toenemen van het aantal voertuigen bediend in « one man car », die remming nu nog slechts haar mogelijkheid vindt in het bedienen van de voertuigen door één enkele agent.

De verhouding tussen het aantal uren « one man car » en het totaal der uren « geleiders, chauffeurs, ontvangers » bedraagt 63,14 % in 1966. Men moet eruit afleiden dat de bediening van 77 % van de voertuigen van het net in zijn geheel, wil zeggen spoorlijnen en wegdiensten, reeds door één enkele persoon wordt verzekerd.

Alles schijnt er dus op te wijzen dat het « one man car » -systeem zijn verzadigingspunt nabij is. De invloed die zijn uitbreiding op de aangroei van de produktiviteit kon hebben zal dus geleidelijk afnemen.

Men mag zich derhalve afvragen in welke mate het in de nabije toekomst nog mogelijk zal zijn, door de technische vooruitgang en de verbetering van de produktiviteit, de terugslag van de voortdurende verzwaring van de kostprijs van het arbeidsloon al ware het maar gedeeltelijk op te slorpen.

Die geleidelijk toenemende moeilijkheid om aan de loonexpansie het hoofd te bieden vindt men terug in de conclusies die uit de ontleding van de « netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen » getrokken kunnen worden.

Alvorens tot de kwestieuze ontleding over te gaan laten wij nogmaals opmerken dat die « netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen » kan bepaald worden als zijnde het verschil tussen :

- a) eensdeels, *de massa der geproduceerde goederen en diensten*, 't is te zeggen de gezamenlijke ontvangsten van allerlei aard, vermeerderd met de kosten der immobilisatiewerken voor eigen rekening en de voortgebrachte maar niet verbruikte produkten, en
- b) anderdeels, *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 zij heeft verricht.

Dat verschil vertegenwoordigt de bijdrage van de onderneming tot 's lands economie en 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 wij eraan herinneren dat de bezoldiging van het personeel, in de brede zin genomen, zo de eigenlijke lonen en wedden van het personeel in dienst omvat als de sociale lasten, zo wettelijke als conventionele, die de onderneming ten laste vallen, met inbegrip van de toelagen aan de oud-werknemers en aan hun recht-hebbenden.

Tabel IX geeft een overzicht, voor de jaren 1960 tot 1966, van elk der factoren die de « netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen » uitmaken.

TABEL IX.

Bepaling van de netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen.

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Productie van goederen en diensten							
— waarde in duizenden fr. (A)	1.774.724	1.756.361	1.779.815	1.848.475	1.977.226	2.018.997	2.149.155
— schommelingen in verhouding tot 1960.	—	— 1,03 %	+ 0,29 %	+ 4,16 %	+ 11,41 %	+ 13,76 %	+ 21,10 %
Af te trekken : Verbruik van goederen en diensten (afschrijvingen en onrechtstreekse belastingen inbegrepen).							
— waarde in duizenden fr. (B)	779.592	706.887	674.888	657.949	710.696	691.810	741.779
— schommelingen in verhouding tot 1960.	—	— 9,33 %	— 13,43 %	— 15,60 %	— 8,84 %	— 11,26 %	— 4,85 %
— % in verhouding tot de productie . .	43,93 %	40,25 %	37,92 %	35,59 %	35,94 %	34,27 %	34,51 %
Verschil : Netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen.							
— in duizenden fr. = (A) — (B) . .	995.132	1.049.474	1.104.927	1.190.526	1.266.530	1.327.187	1.407.376
— schommelingen in verhouding tot 1960.	—	+ 5,46 %	+ 11,03 %	+ 19,63 %	+ 27,27 %	+ 33,37 %	+ 41,43 %
— % in verhouding tot de productie . .	56,07 %	59,75 %	62,08 %	64,41 %	64,06 %	65,73 %	65,49 %

De cijfers van die tabel IX tonen aan dat de toegevoegde waarde, in verhouding tot 1960, met 41,43 % gestegen is, terwijl de productie van goederen en diensten tijdens dezelfde periode slechts met 21,10 % is toegenomen.

Men moet eruit afleiden dat de Nationale Maatschappij, om haar zakencijfer van 1966 te bereiken, in geringere mate dan in 1960 beroep heeft moeten doen op aan de onderneming vreemd zijnde factoren. Had de inbreng van buiten uit in 1960 nog een omvang van 43,93 %, in 1966 kon hij tot 34,51 % gereduceerd worden.

Weliswaar constateren wij op dit gebied een onderbreking van de afnemende curve, maar de lichte afwijking (+ 0,24 % in verhouding tot het vorige jaar) kan zonder aarzelen ten laste gelegd worden van de nieuwe fiscale punctie die de N.M.V.B. heeft ondergaan. Zonder bedoelde punctie zou het aandeel van de verbruikte goederen en diensten op zijn laagste peil sedert 1960 gevallen zijn, om reden dat

men wegens de ongunstige financiële toestand op drastische wijze de afschrijvingen alsmede de dotaties aan de hernieuwingsfondsen heeft moeten besnoeien.

Het feit dat er in ruimere mate beroep werd gedaan op inbreng van buiten uit, zo in absolute waarde als percentsgewijs, heeft niet belet dat er een nog hoger bedrag beschikbaar werd gesteld voor het bezoldigen van het personeel, de onderneming en de fiscus.

In welke mate hebben deze uit de bijdrage der N.M.V.B. aan 's lands economie voordeel getrokken? De cijfers van navermelde tabel X wijzen op een plotselinge ommekeer te dier zake.

TABEL X.

Verdeling van de toegevoegde waarde

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
In waarde (duizenden fr.) :							
— personeel . . .	932.568	956.068	1.037.354	1.128.511	1.221.412	1.317.354	1.432.188
— onderneming (winsten en provisies voor uitgestelde uitgaven)	62.544	92.680	64.263	61.364	44.893	9.833	— 24.812
— 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	1.407.376
In percentage :							
— personeel . . .	93,71 %	91,10 %	93,88 %	94,79 %	96,44 %	99,26 %	101,76 %
— onderneming . .	6,28 %	8,83 %	5,82 %	5,16 %	3,54 %	0,74 %	—1,76 %
— 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 %	+ 53,57 %
— onderneming . .	—	+ 48,18 %	+ 2,75 %	— 1,89 %	— 28,22 %	— 84,28 %	—139,67 %

Het aan het personeel toegekende aandeel is inderdaad zodanig toegenomen dat het met circa 1,76 % het totaal te verdelen bedrag overschrijdt.

Die overschrijding moest geneutraliseerd worden door een negatief inkomen van de onderneming, in die zin dat de maatschappij verplicht was haar reserves aan te spreken om aan haar sociale verplichtingen te kunnen voldoen.

Die toestand wijst op een uiterst kritieke spanning, die des te meer tot nadenken moet stemmen daar de aangroei van het deel van het personeel in de aanwending van de toegevoegde waarde, in 1966, 53,57 % bedraagt in verhouding tot 1960, terwijl de verhoging van de produktie amper 21,10 % bereikt.

Met andere woorden en in absolute cijfers, groeide het aandeel van het personeel met 500 miljoen fr. aan, bedrag dat een derde hoger ligt dan de overeenstemmende verhoging van de produktie, die slechts met 375 miljoen fr. toenam.

In dergelijke omstandigheden is het niet te verwonderen dat de Staat, als inner van de belastingen der maatschappijen, in 1966 verstoken blijft van elk aandeel in de verdeling. Herinneren wij er nochtans aan dat die schijnbaar ongunstige toestand grotendeels door de Staat zelf geschapen werd en dat deze zich onder de vorm van onrechtstreekse belastingen een vooraandeel heeft toegekend.

Kortom, de duidelijk afgetekende vooruitgang die in de produktie werd tot stand gebracht werd dus geheel aangewend — en zelfs daarboven — tot het verbeteren van het globaal inkomen van het personeel.

Die vaststelling wordt onder een ander opzicht bevestigd door de tabel XI.

TABEL XI.

Kostprijs per agent

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Effectief in eenheden (maandelijks gemiddelde)	8.155	8.016	8.038	7.965	7.792	7.666	7.385
Jaarlijkse kostprijs per hoofd							
— in fr.	114.400	119.300	129.100	141.700	156.800	171.800	193.900
— schommelingen in verhouding tot 1960.	—	+ 4,28 %	+ 12,85 %	+ 23,86 %	+ 37,06 %	+ 50,27 %	+ 69,49 %
Index van de kleinhandelsprijzen							
— werkelijke index (gemiddelde)	109,97	111,06	112,62	115,05	119,84	124,71	129,92
— schommelingen in verhouding tot 1960.	—	+ 0,99 %	+ 2,41 %	+ 4,62 %	+ 8,98 %	+ 13,40 %	+ 18,14 %
Schommelingen van de jaarlijkse kostprijs per hoofd herleid tot de index van 1960	—	+ 3,26 %	+ 10,19 %	+ 18,39 %	+ 25,77 %	+ 32,43 %	+ 43,47 %

Die tabel laat uitschijnen dat de gemiddelde kostprijs *per agent* (alle lasten inbegrepen) van 114.400 fr. in 1960 tot 193.900 fr. in 1966 is gestegen. In zeven jaar tijd steeg hij dus met meer dan 70 %. Dit percentage overschrijdt zelfs de relatieve verhoging van de bezoldigingen van het *gezamenlijke* personeel (53,57%) wegens de voortdurende vermindering van het aantal agenten in dienst.

Zo wij de aangroei van de kostprijzen afwegen bij neutralisering van de invloed die de stijging van de index der kleinhandelsprijzen heeft uitgeoefend, waardoor het mogelijk is op gepaste wijze het geldelijk voordeel te berekenen dat het personeel werkelijk heeft genoten, stellen wij vast dat de kostprijs per agent in 1966 nog 43,47 % hoger ligt dan de uitgave van 1960.

Die aanduidingen wijzen er ontegensprekelijk op, dat het personeel de enige begunstigde geworden is van een betere valorisatie der produktie-elementen die door de Nationale Maatschappij in het werk werden gesteld.

Zo een dergelijke politiek volkomen in de lijn van de huidige sociale evolutie ligt, lijkt het nochtans goed er onmiddellijk aan toe te voegen dat die politiek gevaar loopt uiteindelijk op een mislukking uit te lopen, zo al de door de Nationale Maatschappij gedane inspanningen met het oog op het bevorderen, door wijze en aangepaste maatregelen, van haar reeds zeer verstoorde financieel evenwicht, onvoldoende of vruchteloos worden gemaakt door het onbegrip van de enen of de onverschilligheid van de anderen.

Uiteindelijk zullen al de betrokken partijen ter zake de juiste middenweg moeten zoeken en hem volgen, zoniet is er geen heil mogelijk.

In dat verband zal men op gans bijzondere wijze zijn aandacht wijden aan de noodzakelijkheid de lasten voortvloeiend uit een rationele exploitatie, zo van het buurt-net zelf als van het gehele apparaat der gemeenschappelijke vervoermiddelen, door een normale prijs te dekken.

CONCLUSIES

Uit de hiervoren uiteengezette beschouwingen en cijfers blijkt duidelijk dat, zo men mag beweren dat de middelmatige uitslagen die op het einde van het dienstjaar 1966 werden geboekt, gedeeltelijk te wijten zijn aan een overblijvende tarifaire achterstand, men nochtans moet aannemen dat de voornaamste oorzaak van de tekorten te vinden is in de recente fiscale lasten, die met hun volle gewicht op de exploitatierekeningen zijn komen drukken.

Is het overdreven te beweren dat, wat dit laatste punt betreft, er geen zin voor billijkheid, geen verdelende rechtvaardigheid schijnt te heersen, wanneer men nagaat dat van al de ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer waar de Staat als aandeelhouder financieel bij betrokken is, de N.M.V.B. de enige is die geen toelagen geniet als compensatie voor de lasten voortvloeiend uit de wijzigingen van hun fiscaal statuut, dat in hoofde van laatstgenoemde van bij het begin reeds minder voordelig was ?

Weliswaar hebben omstandigheden, die de Nationale Maatschappij als tijdelijk beschouwt, het mogelijk gemaakt het patrimonium van de onderneming meer liquide te maken. Het valt nochtans niet te betwijfelen dat die liquiditeit fel zal vermindern zodra uitgaven voor restructuratie van het net gedekt zullen moeten worden, uitgaven die binnen een nabije toekomst zullen voortvloeien uit de vervanging door autobusdiensten van de laatste spoorsecties, die over het algemeen in bestrating zijn aangelegd.

In dat verband is het goed eraan te herinneren, dat het juist de gunstige financiële toestand van de N.M.V.B. is die het haar heeft mogelijk gemaakt, tijdens deze drie laatste lustra, een structuurcrisis te voorkomen door een versnelde aanpassing van de vorm van haar activiteit aan de nieuwe behoeften.

Bij gebrek aan voldoende beschikbare middelen, zo voor de aankoop van rollend wegmaterieel als voor de werken tot aanpassing aan het substitutievervoer, van de

werkplaatsen, stelplaatsen, garages en andere vaste installaties, zou de Nationale Maatschappij verplicht geweest zijn de exploitatie van een vervoerssysteem voort te zetten waarvan de opbrengst voortaan niet meer zou volstaan om de verkeerskosten te dekken, en daarenboven niet in staat zou zijn geweest op een gepaste en spoedige manier te beantwoorden aan de nieuwe behoeften, teweeggebracht door de diepe wijzigingen in de verkeersstromingen.

Om die redenen is het te vrezen dat het omzetten van de huidige beschikbare middelen van de Nationale Maatschappij in tekorten uiterst nadelige gevolgen zou kunnen hebben op het ogenblik dat een buurtnet, wiens traditionele roeping erin bestond de aan de gemeenschap bewezen diensten te vermenigvuldigen, plaats zal maken voor een exploitatie die, bij gebrek aan de vereiste financiële middelen om het ritme der vruchtbare verwezenlijkingen, die men van een dynamische onderneming mag verwachten, te kunnen volhouden in een deprimerend immobilisme zal zijn verstard.

De Nationale Maatschappij eert met des te meer overtuiging die deugd van dynamisme, daar zij erop staat in de toekomst, zoals in het verleden, haar rang van instelling van openbaar nut waardig te blijven.

financien

ALGEMENE ADMINISTRATIEKOSTEN

Het gezamenlijk bedrag van de algemene kosten voor het dienstjaar 1966, verdeeld onder de rekeningen betreffende de exploitatie, het sociaal secretariaat, de verzekeringen en de interesten op belegde fondsen, beloopt 106.822.091 F, tegen 103.437.223 F in 1965, zegge een vermeerdering van 3.384.868 F.

Het totaal van 106.822.091 F wordt onderverdeeld als volgt :

Honoraria van de beheerders en de commissarissen	F	383.000
Wedden en vergoedingen		62.860.964
Legale en extra-legale lasten		14.707.687
Pensioenen		14.654.982
Reiskosten		2.378.454
Kosten voor automobielen (onderhoud, afschrijving en verbruik). .		172.243
Voorkoming ongevallen		807.847
Benodigdheden en drukwerken		1.358.962
Mecanografie IBM en Informatiecentrum (huur, bevoorrading, onderhoud en afschrijving)		1.282.756
Kosten voor administratieve documentatie		115.933
P.T.T. kosten		1.300.541
Lasten op onroerende goederen		1.599.187
Kosten voor conditionering der gebouwen		1.386.622
Afschrijving, onderhoud en herstelling van mobilair en machines .		1.118.387
Fiscale lasten		27.108
Ondernemingsblad		355.168
Jaarverslag		307.265
Algemene reisgids N.M.V.B.		504.884
Sociale inrichtingen		663.665
Diverse en onvoorziene kosten		836.436
Totaal	F	106.822.091

Het op de rekening « Exploitatie » geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 29.558.203 F (1,63 % 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 1,63 % was, in 1965, 1,65 %.

ONTLEDING VAN DE BALANS

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

ACTIVA

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

Bedrag, per 31 december 1966, 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,
alhoewel vergund,
niet zullen
aangelegd worden :**
8.400.217 F

Bedrag, per 31 december 1966, van de uitgaven gedaan voor vergunde lijnen, die niet zullen aangelegd worden.

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

Bedrag, per 31 december 1966, 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 :**
44.474.300 F

Waarde, per 31 december 1966, na aftrek van de afschrijvingen, van het materieel van eerste aanleg ten gebruike van de gewestelijke directies.

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

Waarde, na aftrek van de afschrijvingen en op het einde van het 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,
postchecks
en banken :**
7.524.434 F

Speciën in kas en tegoed bij banken en bij het Bestuur der Postchecks per 31 december 1966.

Effectenportefeuille :
1.411.907.012 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) :
174.311.526 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.

**In aanbouw zijnde
rollend materieel :**
2.517.556 F

Bedrag der betalingen aan te rekenen op de autobusbestellingen, die nog in uitvoering zijn per 31 december 1966.

**Verschillende
debiteuren :**
76.701.731 F

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 :

35.795.309 F : sommen door de openbare besturen verschuldigd ;

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

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

7.430.328 F : bedrag van de aan personeelsleden toegestane leningen ;

1.741.071 F : aan de verkoper betaalde interesten op in 1966 aangekochte effecten, waarvan de eerste van de nog aangehechte coupons in 1967 vervalt ;

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

647.636 F : in 1967 geïnde sommen die betrekking hebben op het dienstjaar 1966 ;

549.731 F : door exploitanten van verpachte diensten te betalen bedragen.

**Te vervallen
annuïteiten :**
2.922.137.659 F

Annuïteiten die na 30 juni 1966 vervallen en bestemd zijn om het hoofd te bieden aan de financiële lasten voortvloeiend uit de leningen, zegge 2.864.499.441 F (zie op de passiva de posten « Te vervallen obligaties » en « Te vervallen interesten »).

Het verschil van 57.638.218 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 1966	F	1.317.571
	F	<u>59.372.260</u>

Af te trekken :

— annuïteiten die een aanvang namen vóór uitgifte der overeenkomstige leningen	F	1.694.103
— afrondingen der aflossingstabellen	F	39.939
	F	<u>1.734.042</u>

Orderekeningen :
310.619.041 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 :
100.501.891 F**

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de exploitatie-verliezen 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 1965 beliep het bedrag van deze voorschotten 72.649.124 F.

Zoals vermeld in de rubriek «Exploitatie» (cfr. blz. 56 van dit verslag), diende een som van 27.852.767 F aan de vroegere voorschotten toegevoegd te worden.

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

Exploitatiedeficit in 1966 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 :
1.197.002.000 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).

Dit fonds heeft gedurende het dienstjaar 1966 geen wijzigingen ondergaan.

**Voorzieningsfonds :
12.195.358 F**

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire imputaties, wegens 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 1966 aan.

Hernieuwingsfonds :	Saldo, per 31 december 1966, 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).
a) Spoorlijnen : 305.700.481 F	Per 31 december 1965 bedroeg het Hernieuwingsfonds 371.096.708 F voor de spoorlijnen en 801.719.791 F voor de autobussen (regime 1931). Voor de spoorlijnen werd het fonds gevoed met een bedrag van 57.574.005 F, waarvan 18.614.067 F ten laste viel van de rekening « Exploitatie » ; de voorafnemingen echter beliepen 122.970.232 F.
b) Autobusdiensten (regime 1931) : 861.521.300 F	Voor de autobusdiensten (regime 1931) bedroeg de voeding 138.207.894 F ; daarentegen beliepen de voorafnemingen 78.406.385 F.
Hernieuwingsfonds : Autobusdiensten (regime 1924) : 19.335.542 F	Saldo, per 31 december 1966, van de 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 : 84.565.591 F	Saldo, per 31 december 1966, 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 : 159.150.222 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 : 201.809.798 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 : 72.066.539 F : schuldvorderingen van de leveranciers en de aannemers en voorschotten betaald door de kopers van schroot ; 40.599.194 F : saldo aan de R.M.Z. verschuldigd op de bijdragen van het vierde kwartaal 1966 ; 22.417.018 F : opbrengst nog aan te rekenen op de verzilvering van spoorlijnen waarvan de opbraak aan gang is per 31 december 1966 ; 17.625.000 F : waarde van de obligaties en coupons met vervaldag 1-1-1967, vóór deze datum als provisie voor onze leningen bij de Nationale Bank in betaling gegeven ; 11.000.000 F : nog te verrichten prestaties uit hoofde van vervoerbewijzen die per 31 december 1966 in omloop zijn ;

- 7.437.590 F : waarde van de door openbare besturen bij voorbaat betaalde vervoerbewijzen ;
- 6.447.321 F : waarde van de terugbetaalbare obligaties en vervallen coupons die van 1 januari 1967 af mogen aangeboden worden ;
- 5.963.468 F : te betalen taksen en belastingen ;
- 739.783 F : diverse schuldvorderingen van derden (te betalen aandelencoupons, de nog verschuldigde bijdrage in het syndikaal fonds, enz.) ;
- 415.652 F : concurrentievergoeding aan de N.M.B.S. te betalen ;
- 75.398 F : bonificaties voor het dienstjaar 1966 ingeschreven op het credit der rekening van de Belgische Staat : interesten op beschikbare kapitalen (73.592 F) en ontvangen vergoedingen (1.806 F) voortkomende van de lijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden.

Nog te vereffenen schadegevallen :
108.000.000 F

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

Te vervallen obligaties :
1.418.881.520 F

Nominale waarde van de obligaties in omloop per 31 december 1966 en uitgegeven, al dan niet publiek, in vertegenwoordiging van de door de openbare machten onderschreven annuïteiten (bijlage H).

Te vervallen interesten :
1.455.617.921 F

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

Orderekeningen :

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

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van de activa.

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

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van de activa.

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

Bedrag van de terugbetaalbare obligaties en vervallen coupons die niet ter incassering aangeboden werden of die van 1 januari 1967 af mogen aangeboden worden.

- d) **Patrimonium van
de gepensioneerde
agenten :**
34.094.780 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) **Voorzorgsinstel-
lingen :**
86.254.802 F

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

**Uit te keren
dividenden :**

- a) **Spoorlijnen en
autobusdiensten
(regime 1931) :**
3.827.741 F
b) **Autobusdiensten
(regime 1924) :**
88.733 F

Dividenden uit te keren aan de aandeelhouders (openbare machten en particulieren) voor het dienstjaar 1966 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.

Deze voorheffing is 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 14 februari 1967.

De Beheerders,

De Voorzitter,

J. STORME,

A. ANDRE.

Ridder A. ROBERTI,

G. DECHAMP,

J. ALLES,

F. MONCHY,

L. D'HAESELEER.



balans

per 31 december 1966

ACTIVA

1. VASTLIGGEND		
Eerste aanleg :		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.073.931.279	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	8.400.217	
Autobusdiensten (regime 1924)	22.261.047	
Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatieregies (na afschrijving)	44.474.300	1.149.066.843
Hoofdbestuur :		
Gebouw (na afschrijving)	23.882.650	
Gebouw in constructie	62.894.580	
Mobilair, materieel en automobielen (na afschrijving)	3.268.098	
Sociale en culturele inrichtingen (na afschrijving)	12.990.633	103.035.961
2. BESCHIKBAAR EN REALISEERBAAR		
Kas, postcheques en banken	7.524.434	
Effectenportefeuille	1.411.907.012	
Voorraden (Hoofdbestuur en exploitatieregies)	174.311.526	
In aanbouw zijnde rollend materieel	2.517.556	
Verschillende debiteuren	76.701.731	1.672.962.259
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K. B. 6-7-1885, art. 2)		
Te vervallen annuïteiten		2.922.137.659
4. ORDEREKENINGEN		
Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam		
Neerleggingen van borgtochten	158.942.060	
Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons	7.387.448	
Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium van de gepensio- neerde agenten	23.939.951	
Openbare fondsen ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen	34.094.780	
	86.254.802	310.619.041
5. RESULTAATREKENINGEN		
Verlies op exploitatie van spoorlijnen : terug te krijgen voorschotten		
Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen	100.501.891	
	798.271	101.300.162
		6.259.121.925

Opgemaakt te Brussel, op 1 februari 1967.

De Directeur,
M. ROUSSEAU.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Gezien en goedgekeurd door het Comité van toezicht in zitting van 15 maart 1967.
A. LONCKE, R. NARTUS, E. DE WILDE, F. van PUT, J. LATIN,
R. STIEVENART, C. LUC, C. LECLERE, E. COURTOY.

PASSIVA

1. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER ZICHZELF		
Kapitaal van aanleg :		
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)	16.710.000	1.197.002.000
Reservefondsen		130.806.677
Voorzieningsfondsen :		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	9.909.612	
Autobusdiensten (regime 1924)	2.285.746	12.195.358
Hernieuwingsfondsen :		
Spoorlijnen	305.700.481	
Autobusdiensten (regime 1931)	861.521.300	
Autobusdiensten (regime 1924)	19.335.542	1.186.557.323
Verzekeringsfondsen		84.565.591
Creditrekeningen		159.150.222
2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN		
Verschillende crediteuren	201.809.798	
Nog te vereffenen schadegevallen	108.000.000	309.809.798
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K. B. 6-7-1885, art. 2)		
Te vervallen obligaties	1.418.881.520	
Te vervallen interesten	1.445.617.921	2.864.499.441
4. ORDEREKENINGEN		
Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam	158.942.060	
Bewaargevers van borgtochten	7.387.448	
Uit te keren obligaties en te betalen coupons	23.939.951	
Patrimonium van de gepensioneerde agenten	34.094.780	
Voorzorgsinstellingen	86.254.802	310.619.041
5. RESULTAATREKENINGEN		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) : uit te keren dividenden	3.827.741	
Autobusdiensten (regime 1924) : uit te keren dividenden	88.733	3.916.474
		6.259.121.925

Gezien en afgesloten door de Raad van beheer in zitting van 14 februari 1967.

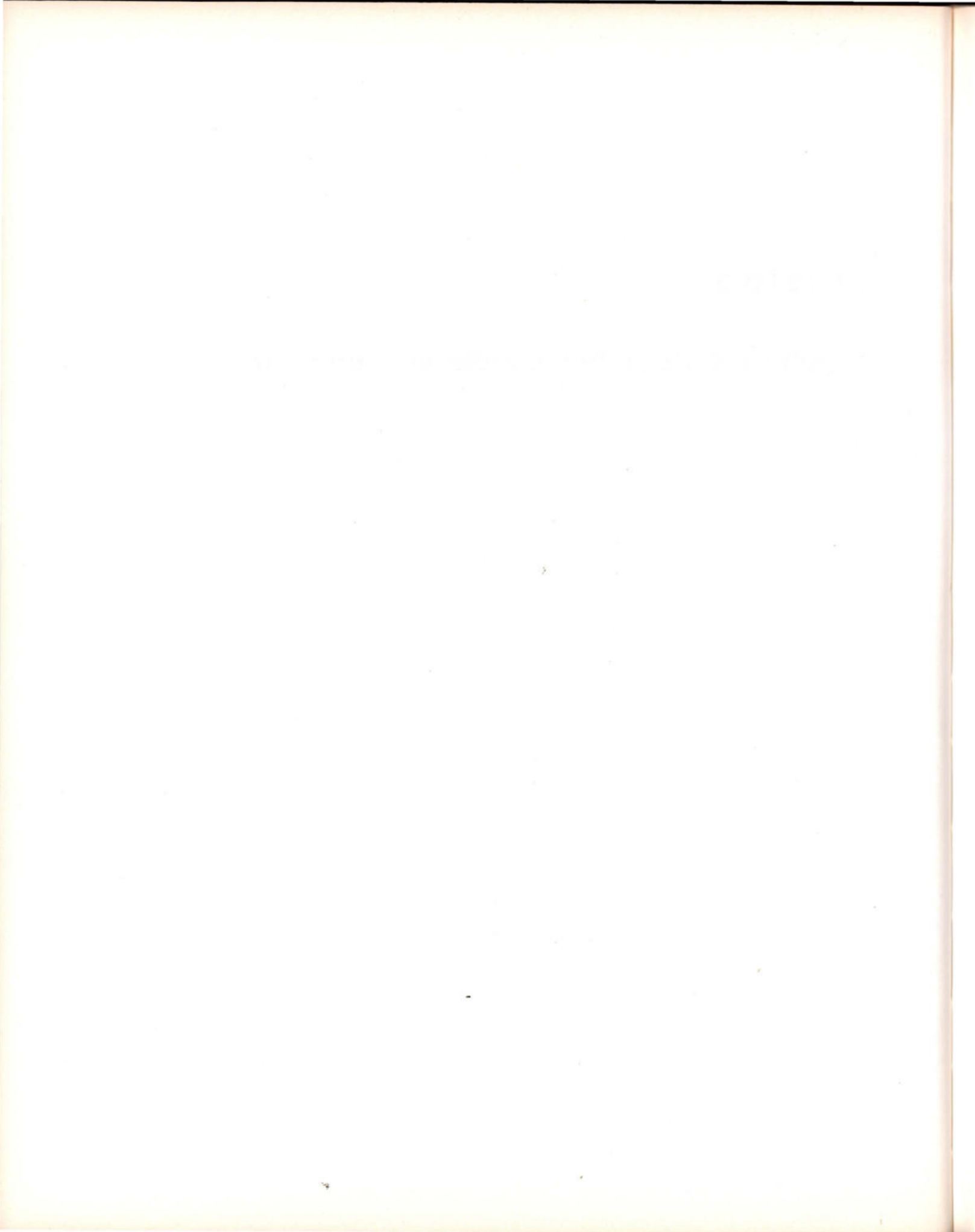
De Beheerders,
J. STORME,
Ridder A. ROBERTI,
G. DECHAMP,
J. ALLES,
F. MONCHY,
L. D'HAESELEER.

De Voorzitter,
A. ANDRE.



verslag

uitgebracht door het comité van toezicht



VERSLAG UITGEBRACHT DOOR HET COMITE VAN TOEZICHT

Mijne Heren,

Ter naleving van de wettelijke en statutaire beschikkingen, hebben wij de eer U verslag uit te brengen over de vervulling van de opdracht van toezicht die ons voor het boekjaar 1966 werd toevertrouwd.

Geregeld werden aan het Comité de notulen der zittingen van de Raad van beheer overgemaakt. Het kon dan ook zijn beste aandacht wijden aan de stand van zaken in en de ontwikkeling van de onderneming. Het verheugt het Comité te mogen verklaren dat de verrichtingen op correcte wijze zijn geschied.

Gedurende het dienstjaar 1966 heeft het Comité talrijke controlezittingen gehouden.

De boekhoudkundige bescheiden, het thesauriebezit, de schommelingen en het vermogen van de portefeuillewaarden, zomede de inning van de coupons op hun vervaldag, werden in het toezicht betrokken.

De menigvuldige peilingen, waartoe het Comité is overgegaan, hebben uitgewezen dat de voorraden die zich in de werkplaatsen van de gewestelijke directies bevinden, volkomen in regel en goed bijgehouden waren.

Ook heeft het Comité zijn belangstelling getoond voor de nieuwe uitbouw van de administratieve en boekhoudkundige organisatiemethodes betreffende de voorwerpen van eerste inrichting.

Het Comité heeft van het individuele recht van toezicht, door artikel 25, par. 3, van de statuten voorzien, ruim gebruik gemaakt door de controle op bepaalde verrichtingen aan sommige leden toe te vertrouwen.

De activa- en passivatoestand per 30 juni 1966 werd grondig nagezien.

Ten slotte werd de balans per 31 december 1966 nauwgezet onderzocht. Het Comité is derhalve de mening toegedaan

- dat de maatschappelijke boekingen op correcte wijze in de balans zijn opgenomen ;
- dat de activa en de passiva oprecht en waarachtig zijn ;
- dat de effecten in portefeuille met de vereiste omzichtigheid werden gewaardeerd ;
- dat de provisies voor hernieuwingen en afschrijvingen behoorlijk werden aangelegd binnen de in het Verslag van de Raad van beheer vermelde perken.

Steunende op deze controles nodigen wij de Algemene vergadering uit de balans goed te keuren in de vorm zoals zij door de Raad van beheer wordt voorgelegd.

Het Comité betuigt zijn welgemeende dank aan de Directie en haar medewerkers voor de duidelijkheid waarmee de rekeningen werden voorgesteld alsmede voor de omstandige en nauwkeurige documentatie die het werd ter hand gesteld. Het stelt er prijs op hulde te brengen aan de toewijding en de vlijt waarvan het personeel van elke rang blijk geeft.

Brussel, 15 maart 1967.

De Leden,

R. NARTUS

E. DE WILDE

F. van PUT

J. LATIN

R. STIEVENART

C. LUC

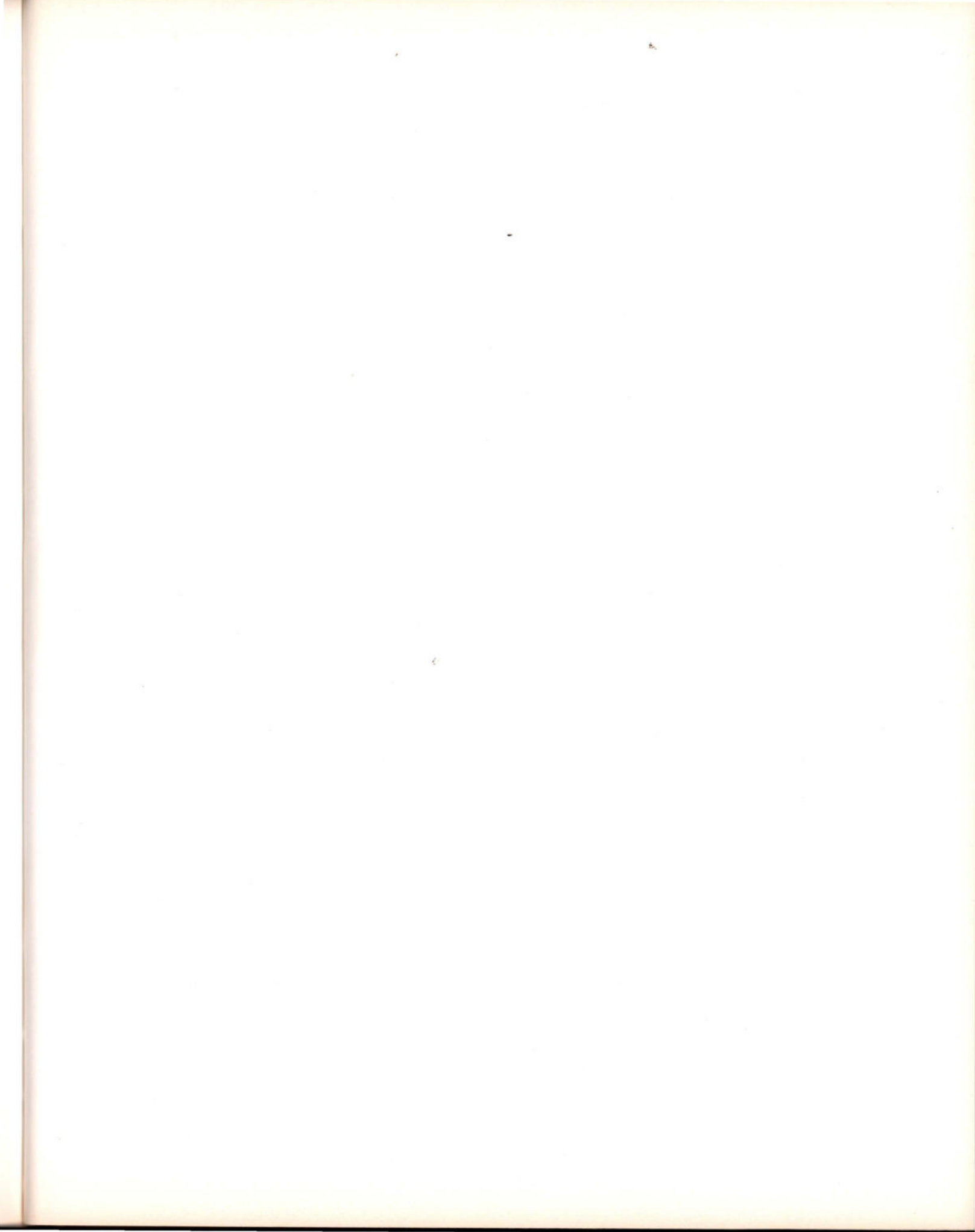
C. LECLERE

E. COURTOY.

De Voorzitter,

A. LONCKE.

bijlagen



BIJLAGE A
1966

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	61.929.067	8.596.933	—	—	—
2	Lijnen van het oosten van de provincie Antwerpen	71.818.000	64.580.438	7.237.562	—	896.983	—
	Totalen . . . F	142.344.000	126.509.505	15.834.495	—	896.983	—
	PROVINCIE BRABANT						
3	Lijnen van de groep Brussel	152.521.000	144.848.854	7.672.146	—	1.667.549	16.993.095
4	Lijnen van de groep Leuven	51.569.000	49.927.362	1.641.638	—	832.820	25.258.432
	Totalen . . . F	204.090.000	194.776.216	9.313.784	—	2.500.369	42.251.527
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
5	Lijnen van het Kortrijkse	38.060.000	33.680.589	4.379.411	—	—	—
6	Lijnen van de Kust	85.153.000	80.441.771	4.711.229	—	2.176.187	—
7	Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen	36.524.000	36.644.014	—	120.014	—	1.302.173
	Totalen . . . F	159.737.000	150.766.374	9.090.640	120.014	2.176.187	1.302.173
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
8	Lijnen van de provincie Oost-Vlaan- deren	76.376.000	66.089.383	10.286.617	—	158.280	—
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
9	Buurtlijnen van de groep Charleroi . .	113.738.000	108.186.857	5.551.143	—	1.616.295	—
10	Buurtlijnen van de groep Centrum . .	37.078.000	36.237.453	840.547	—	588.385	—
11	Buurtlijnen van de groep Doornik . .	35.747.000	28.517.338	7.229.662	—	—	662.916
12	Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	100.162.000	85.090.958	15.071.042	—	1.973.113	10.812.314
13	Lijnen van de streek Chimay en Couvin	4.486.000	4.352.888	133.112	—	—	4.691.470
	Totalen . . . F	291.211.000	262.385.494	28.825.506	—	4.177.793	16.166.700

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	10.308.289	69.711	—	—	415.214
15	Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	34.012.000	24.399.971	9.612.029	—	—	—
16	Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	80.389.000	76.836.010	3.552.990	—	—	—
	Totalen . . . F	124.779.000	111.544.270	13.234.730	—	—	415.214
	PROVINCIE LIMBURG						
17	Lijnen van de provincie Limburg . .	75.268.000	73.660.798	1.607.202	—	—	—
	PROVINCIE LUXEMBURG						
18	Lijnen van de provincie Luxemburg .	37.953.000	31.066.670	6.886.330	—	—	40.366.277
	PROVINCIE NAMEN						
19	Lijnen van het Naamse	58.239.000	57.132.569	1.106.431	—	—	—
	Algemene totalen . . . F	1.169 997.000	1.073.931.279	96.185.735	120.014	9.909.612	100.501.891



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	1.253.846	4.688.809 363.561*	39.373.001	68.768.576 4.547.337*	1.743.572	6.671.354
Lijnen van het oosten van de provincie Ant- werpen	13.624	11.273.840 719.694*	—	156.159.118 7.622.234*	1.940.505	1.798.000
Totalen . . .	1.267.470	15.962.649 1.083.255*	39.373.001	224.927.694 12.169.571*	3.684.077	8.469.354
PROVINCIE BRABANT						
Lijnen van de groep Brussel	4.771.180 165.633*	9.285.161 332.763*	129.704.740 5.173.358*	133.869.952 7.887.748*	—	12.915.412
Lijnen van de groep Leuven	—	5.222.508	—	74.906.061	—	4.971.409
Totalen . . .	4.771.180 165.633*	14.507.669 332.763*	129.704.740 5.173.358*	208.776.013 7.887.748*	—	17.886.821
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
Lijnen van het Kortrijkse	—	2.499.727 148.529*	—	31.821.366 810.010*	—	659.739
Lijnen van de Kust	997.527	3.193.106 49.193*	45.366.638	40.228.335 747.329*	—	1.312.817
Lijnen van het centrum der provincie West- Vlaanderen	—	3.809.468 660.429*	—	40.741.932 6.074.423*	—	5.416.657
Totalen . . .	997.527	9.502.301 858.151*	45.366.638	112.791.633 7.631.762*	—	7.389.213
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Lijnen van de provincie Oost-Vlaanderen . . .	—	5.909.258 321.964*	—	77.813.935 2.529.073*	—	1.660.744

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 «Voorschot- ten aan de lijnen met verlies» (16) = (13) + (14)
121.103.840	119.203.969	1.899.871	121.103.840	100,—	—	—	—	—
167.519.857	163.748.728	2.730.574	166.479.302	99,38	1.040.555	2.359	1.042.914	—
288.623.697	282.952.697	4.630.445	287.583.142	99,64	1.040.555	2.359	1.042.914	—
289.551.210 79.877.470	293.391.418 83.294.719	4.719.685 1.302.003	298.111.103 84.596.722	102,96 105,91	— 8.559.893 — 4.719.252	17.438 4.837	— —	8.542.455 4.714.415
369.428.680	376.686.137	6.021.688	382.707.825	103,59	— 13.279.145	22.275	—	13.256.870
33.291.115	32.772.615	529.442	33.302.057	100,03	— 10.942	10.942	—	—
87.655.119	83.855.159	1.428.778	85.283.937	97,29	2.371.182	14.909	2.386.091	—
52.233.012	52.782.800	752.385	53.535.185	102,49	— 1.302.173	—	—	1.302.173
173.179.246	169.410.574	2.710.605	172.121.179	99,39	2.371.182 — 1.313.115	25.851	2.386.091	1.302.173
82.003.752	80.670.277	1.336.661	82.006.938	100,01	— 3.186	3.186	—	—

De met een teken — gemerkte sommen vertegenwoordigen in kolom (13) het tekort op exploitatie.

LIJNEN IN EXPLOITATIE (1)	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN			
	Spoorlijnen (2)	Autobus- diensten (3)	Reizigers		Goederen (6)	Compensatie- vergoedingen (7)
			Spoorlijnen (4)	Autobus- diensten (5)		
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Lijnen van de groep Charleroi	5.121.541	3.895.513	138.690.569	54.119.132	—	9.076.453
Lijnen van de groep Centrum	1.696.198	1.735.759	54.335.955	24.810.159	—	545.177
		8.516*		52.022*		
Lijnen van de groep Doornik	—	1.204.904	—	15.127.090	—	1.323.284
		75.624*		517.728*		
Lijnen van de groep Bergen en Borinage . .	2.273.078	3.507.886	62.128.624	41.341.466	171.948	3.491.393
Lijnen der streek van Chimay en Couvin . .	—	408.868	—	4.550.770	—	402.319
Totalen . . .	9.090.817	10.752.930 84.140*	255.155.148	139.948.617 569.750*	171.948	14.838.626
PROVINCIE LUIK						
Lijnen van de Condroz	—	1.289.390	—	16.064.489	—	1.280.471
Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	—	2.534.347 28.424*	—	37.625.445 845.653*	—	2.034.324
Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	—	7.656.221 169.328*	—	116.641.393 1.743.150*	—	6.891.168
Totalen . . .	—	11.479.958 197.752*	—	170.331.327 2.588.803*	—	10.205.963
PROVINCIE LIMBURG						
Lijnen van de provincie Limburg	—	12.276.282 42.158*	—	141.071.867 110.366*	—	9.858.677
PROVINCIE LUXEMBURG						
Lijnen van de provincie Luxemburg	—	1.719.855 198.589*	—	18.304.730 1.433.520*	—	1.930.267
PROVINCIE NAMEN						
Lijnen van het Naamse	— 20.165*	5.217.858 417.255*	— 1.335.860*	81.338.193 4.659.290*	—	5.366.761
Algemene totalen . . .	16.126.994 185.798*	87.328.760 3.536.027*	469.599.527 6.509.218*	1.175.304.009 39.579.883*	3.856.025	77.606.426

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gemerkt met een *.

	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 «Voorschot- ten 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)
201.886.154	198.605.685	3.290.744	201.896.429	100,01	— 10.275	10.275	—	—
79.743.313	78.066.358	1.298.968	79.365.326	99,53	377.987	20.749	398.736	—
16.968.102	17.395.690	268.141	17.663.831	104,10	— 695.729	32.813	—	662.916
107.133.431	114.326.336	1.746.275	116.072.611	108,34	— 8.939.180	46.669	—	8.892.511
4.953.089	6.165.272	80.735	6.246.007	126,10	— 1.292.918	15.293	—	1.277.625
410.684.089	414.559.341	6.684.863	421.244.204	102,57	377.987 — 10.938.102	125.799	398.736	10.833.052
17.344.960	17.480.637	282.723	17.763.360	102,41	— 418.400	3.186	—	415.214
40.505.422	39.860.790	660.238	40.521.028	100,04	— 15.606	15.606	—	—
125.275.711	123.237.385	2.041.994	125.279.379	100,01	— 3.668	3.668	—	—
183.126.093	180.578.812	2.984.955	183.563.767	100,24	— 437.674	22.460	—	415.214
151.040.910	148.578.943	2.461.967	151.040.910	100,—	—	—	—	—
21.668.517	23.540.585	336.409	23.876.994	110,19	— 2.208.477	163.019	—	2.045.458
92.700.104	91.235.688	1.465.956	92.701.644	100,01	— 1.540	1.540	—	—
1.772.455.088	1.768.213.054	28.633.549	1.796.846.603	101,38	3.789.724 — 28.181.239	366.489	3.827.741	27.852.767

De met een teken — gemerkte sommen vertegenwoordigen in kolom (13) het tekort op exploitatie.

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	TWEEDE 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	1.042.914	3.425.433	1.042.914	30,45	—	—	—	—	—
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN									
Lijnen van de Kust	2.386.091	4.525.392	2.386.091	52,73	—	—	—	—	—
PROVINCIE HENEGOUWEN									
Lijnen van de groep Centrum .	398.736	1.849.798	398.736	21,56	—	—	—	—	—
Totalen . . . F	3.827.741	9.800.623	3.827.741	*	—	—	—	—	—

(*) Als dividend uit te keren winst : 3.827.741

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
1966

DIVIDENDEN TOEGEKEND AAN DE IN SPECIEN BETAALDE
INSCHRIJVINGEN. COUPONS N^o 17 BETAALBAAR BIJ HET
HOOFDBESTUUR VAN 1 JULI 1967 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
111A	Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout	2	13,70
111D	Idem	2	10,65
112A	Mechelen - Geel - Turnhout . . .	2	13,70
112F	Idem	2	11,88
115A	Antwerpen - Oostmalle-Lier . . .	2	13,70
116A	Turnhout - Arendonk - grens . .	2	13,70
116B	Idem	2	12,18
117A	Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem	2	13,70
118D	Brasschaat - Brecht - Westerlo . .	2	10,65
122D	Turnhout - Poppel - grens	2	10,65
311A	Oostende - De Panne - grens - Veurne - Adinkerke	6	23,73
311D	Idem	6	18,45
311H	Idem	6	32,95
313D	Oostende - Knokke - grens - Brugge	6	18,45
313G	Idem	6	29,—
313H	Idem	6	32,95
418A	Buurtlijnen van de Groep Cen- trum	10	9,70
418B	Idem	10	8,62
418D	Idem	10	7,54

BIJLAGE E
1966

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	6.553.964	—	5.718.964	9.747	3.062.627
2	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeration	10.000.000	9.703.241	296.759	—	—	6.048.697
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
3	Marchienne-au-Pont (station) - Charleroi	415.000	788.000	—	373.000	77.279	1.791.410
4	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Taminies - Châtelineau en uitbr.	5.000.000	4.794.456	205.544	—	117	7.160.722
	PROVINCIE LUXEMBURG						
5	Streek van Houffalize	380.000	341.386	38.614	—	—	1.199.366
	Totaal . . . F	16.630.000	22.181.047	540.917	6.091.964	87.143	19.262.822
	Lage kapitalen						
	PROVINCIE BRABANT						
6	Streek van Leuven	4.000	4.000	—	—	34.103	4.000
7	Perwijs - Waver - Overijse en uitbr.	2.000	2.000	—	—	520.480	2.000
8	Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	2.000	2.000	—	—	124.282	2.000
9	Leuven - Overijse - Terhulpen (station)	2.000	2.000	—	—	4.015	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)
10	Streek van Nijvel	3.000	3.000	—	—	39.029	3.000
11	Streek van Eigenbrakel	4.000	4.000	—	—	279.140	4.000
12	Evere - Diegem - Zaventem . . . *	2.000	2.000	—	—	126.385	2.000
13	Strombeek - Bever - Vilvoorde . . *	2.000	2.000	—	—	18	1.360
14	Waterloo - Terhulpen (Sanatorium) .	2.000	2.000	—	—	1.517	1.360
15	Hannuit - Waver en uitbreidingen . .	2.000	2.000	—	—	25.731	2.000
	Totalen . . . F	25.000	25.000	—	—	1.154.700	23.720
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
16	Brugge naar de Kust	6.000	6.000	—	—	40.450	6.000
17	Brugge - Gistel - Oostende . . . *	4.000	4.000	—	—	97.049	4.000
	Totalen . . . F	10.000	10.000	—	—	137.499	10.000
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
18	Merelbeke - Zottegem	2.000	2.000	—	—	32.547	2.000
19	Zottegem - Ninove	2.000	2.000	—	—	9.564	2.000
	Totalen . . . F	4.000	4.000	—	—	42.111	4.000
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
20	Nijvel - Zinnik	2.000	2.000	—	—	54.859	2.000
	Totalen . . . F	2.000	2.000	—	—	54.859	2.000
	PROVINCIE LUIK						
21	Seraing - Rotheux - Rimièrre	3.000	3.000	—	—	9.084	3.000
22	Streek van Verviers	9.000	9.000	—	—	62.558	9.000
23	Streek van Hoei	3.000	3.000	—	—	391.346	3.000

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)
24	Micheroux - Luik	3.000	3.000	—	—	50.240	3.000
25	Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu	3.000	3.000	—	—	22.106	3.000
26	Streek van Luik	6.000	6.000	—	—	191.916	—
	Totalen . . . F	27.000	27.000	—	—	727.250	21.000
	PROVINCIE NAMEN						
27	Gedinne - Willerzie - Bourseigne- Neuve	4.000	4.000	—	—	—	4.000
28	Wellin - Beauraing - Franse grens naar Givet *	2.000	2.000	—	—	3.468	2.000
29	Streek van Dinant	6.000	6.000	—	—	78.716	6.000
	Totalen . . . F	12.000	12.000	—	—	82.184	12.000
	Algemene totalen . . . F	80.000	80.000	—	—	2.198.603	72.720
	Hoge en lage kapitalen F	16.710.000	22.261.047	540.917	6.091.964	2.285.746	19.335.542



AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

EXPLOITATIEREKENING EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

DIENSTEN	Afgelegde kilometers	Ontvangsten	UITGAVEN		UITGAVEN		Exploitatie-uitslagen	Interessen 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)
A. — Hoge kapitalen										
PROVINCIE BRABANT										
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen . . .	689.680	10.736.014	10.561.017	—	174.997	10.736.014	—	—	—	—
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie . .	736.300	11.956.924	11.762.026	—	194.898	11.956.924	—	—	—	—
PROVINCIE HENEGOUWEN										
Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi . .	201.099	4.299.405	4.083.993	128.982	70.080	4.283.055	16.350	—	16.350	—
Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Taminés - Châtelineau en uitbreidingen	785.435	11.901.072	11.646.828	—	193.987	11.840.815	60.257	11.210	71.467	—
PROVINCIE LUXEMBURG										
Streek van Houffalize	135.497	1.063.770	1.844.702	—	17.339	1.862.041	— 798.271	—	—	798.271
Totalen . . .	2.548.011	39.957.185	39.898.566	128.982	651.301	40.678.849	{ 76.607 — 798.271 }	11.210	87.817	798.271

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

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. 33 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	117.036*	1.200.469*	1.200.469	—	—	1 200.469	—	—	—	—
Perwijs - Waver - Overijse en uitbreidingen .	550.156*	6 677.686*	6.677.686	—	—	6.677.686	—	—	—	—
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	359.420*	4.723.713*	4.720.563	—	3.150	4.723.713	—	—	—	—
Leuven - Overijse - Terhulpen (Station) . .	218.303*	2.625.091*	2.625.091	—	—	2.625.091	—	—	—	—
Streek van Nijvel	307.256*	2.850.520*	2.850.520	—	—	2.850.520	—	—	—	—
Streek van Eigenbrakel	123.417*	1.326.876*	1.305.028	—	21.628	1.326.656	220	—	220	—
Waterloo - Terhulpen (Sanatorium)	3.550	50.968	50.968	—	—	50.968	—	—	—	—
Hannuit - Waver en uitbreiding	56.107*	621.601*	621.601	—	—	621.601	—	—	—	—
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN										
Brugge - Kust	257.142	2.105.360	2.085.718	19.642	—	2.105.360	—	—	—	—
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN										
Merelbeke - Zottegem	158.230*	2.258.423*	2.258.423	—	—	2 258.423	—	—	—	—
Zottegem - Ninove	80.963*	655.114*	655.114	—	—	655.114	—	—	—	—
PROVINCIE HENEGOUWEN										
Nijvel - Zinnik	119.140	1.189.259	1.188.685	—	574	1.189.259	—	—	—	—

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gemerkt met een *.
De met een teken — gemerkte som vertegenwoordigt
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	30.838*	209.651*	206.054	—
Streek van Verviers	152.802*	1.526.353*	1 526.353	—
Streek van Hoei	186.309*	2.333.021*	2.248.147	46.660
Micheroux - Luik	414.556	5.139.305	5.137.593	—
Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu	276.369	3 426.199	3 425.062	—
Streek van Luik	929.438*	12.497.335*	12.072.930	220.368
PROVINCIE NAMEN				
Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve . .	155.070*	1.081.474*	1.081.474	—
Streek van Dinant	105.236	1 266.610	2.399.162	—
	108.735*	1.132.552*		
Totalen . . .	1.175.993 3.534.080*	13.177.701 41.719.879*	54.336.641	286.670
Algemene totalen . . .	3.724.004 3.534.080*	53.134.886 41.719.879*	94.235.207	415.652

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

UITGAVEN		Exploitatie- uitslagen (8) = (3) — (7)	Interesten op beschikbaar kapitaal (9)	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)
3.417	209.471	180	—	180	—
—	1.526.353	—	—	—	—
38.028	2.332.835	186	—	186	—
1.712	5.139.305	—	—	—	—
1.137	3.426.199	—	—	—	—
203.707	12.497.005	330	—	330	—
—	1.081.474	—	—	—	—
—	2.399.162	—	—	—	—
273.353	54.896.664	916	—	916	—
924.654	95.575.513	77.523 — 798.271	11.210	88.733	798.271

BIJLAGE G
1966

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 dekking			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	16.350	22.825	16.350	71,63	—	—	—	—	—
Châtelineau - Wanfercée-Bau- let - Tamines - Châtelineau en uitbreidingen	71.467	275.000	71.467	25,99	—	—	—	—	—
PROVINCIE LUXEMBURG									
Streek van Houffalize	—798.271	23.750	—	—	—	—	—	—	—
Totalen	87.817 —798.271	321.575	87.817	—	—	—	—	—	—
B. — Lage kapitalen									
PROVINCIE BRABANT									
Streek van Eigenbrakel	220	220	220	100,—	—	—	—	—	—

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-Rimièrè . .	180	180	180	100,—	—	—	—	—	—
Streek van Hoei	186	188	186	98,94	—	—	—	—	—
Streek van Luik	330	330	330	100,—	—	—	—	—	—
Totalen . . .	916	918	916		—	—	—	—	—
Algemene totalen . . .	88.733 } —798.271 }	322.493	88.733 *		—	—	—	—	—

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 : 88.733.

AANDUIDING VAN DE LENINGEN (1)	Nog terug te betalen nominaal bedrag (2)
Lening van 1885, 2 ½ t.h. coupon juli	7.202.520
» » 1890, 3 t.h. coupons januari-juli	5.145.600
» » 1892, » » » »	6.931.200
» » 1895, » » » »	16.170.800
» » 1900, » » mei-november	27.313.300
» » 1903, » » » »	60.524.700
» » 1909, » » januari-juli	66.981.300
» » 1914, » » » »	18.639.500
» » 1922, » » » »	19.978.700
» » 1924, » » » »	40.359.300
» » 1925, » » » »	40.749.600
» » 1927, » » » »	41.496.400
» » 1928, » » » »	41.853.600
» » 1929, » » » »	84.400.700
» » 1930, » » » »	170.152.000
» » 1931, » » » »	171.456.800
» » 1932, » » » »	86.364.000
» » 1934, » » » »	87.576.900
» » 1935, » » » »	88.159.000
» » 1936, » » » »	133.903.600
» » 1956, » coupon juli (3)	203.522.000
	1.418.881.520

(3) Niet publiek uitgegeven lening.



**IMPRIMERIE
LOUVIÉROISE**

TYPO - OFFSET

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